Die

Eisenbahntarife und Wasserfrachten

für

Getreide und Mehl

in der Provinz Posen,

ihre Geschichte und ihre Wirkungen.

Von der
Staatswirtschaftlichen Fakultät der Universität München
preisgekrönte Schrift.

Als Inauguraldissertation

der

Staatswirtschaftlichen Fakultät der Universität München

zur

Erlangung der Doktorwürde

vorgelegt von

Stanislaus Pernarzynski

aus Gnesen.

ACAD. LUGD. BAT. BIBL.

Leipzig 1900.

Angenommen von der Staatswirtschaftlichen Fakultät der Universität München.

Referent: Prof. Dr. W. Lotz.

Meiner Mutter.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41548318_0086

Erster Abschnitt.

Allgemeiner Teil.

Die Bevölkerung Posens belief sich am 2. Dezember 1895 auf 1 828 658 Personen, 63,1 pro Quadratkilometer gegen 91,4 im preußischen Staate, 96,7 im Deutschen Reiche; 75 % der Bevölkerung[1] wohnen in Ortschaften mit weniger als 2000 Einwohnern. Die beiden größten Städte, Posen mit 73 239, Bromberg mit 46 447 Einwohnern, sind nicht Großstädte. Die Gesamtfläche beträgt 28 966,3 qkm, wovon fast 70 % landwirtschaftlich nutzbare Fläche ist. Der rein agrarische Charakter tritt hier in einem höheren Maße zu Tage als im Durchschnitt Preußens. Dies erhellt aus folgenden Zahlen[2]:

Es gehörten zur eigentlichen Landwirtschaft (A_1):

	auf 1000 Personen der Gesamtbevölkerung	
	1895	1882
in der Provinz Posen	581,77	637,49
im Königreich Preußen	347,68	424,61
im Deutschen Reich.	344,12	413,60

Während also im Durchschnitt des Reiches von 1000 Personen 344,12 zur eigentlichen Landwirtschaft gehören, sind es in Posen weit über 500; hier bildet die Landwirtschaft im ausgedehntesten Maße den Hauptnahrungszweig der Bevölkerung. Diese ausgedehnte Landwirtschaft beruht vorzugsweise auf dem Großbetrieb, welcher in der Provinz Posen mehr überwiegt, als nicht nur im Durchschnitt in Deutschland und im preußischen Staate, sondern auch als in den übrigen einzelnen Provinzen des Königreichs Preußen, außer Pommern. Schon durch die Erhebung vom 5. Juni

[1] Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. 3. Folge Band VI, hrsg. von Conrad. Agrarstatistische Untersuchungen von Conrad: Der Großgrundbesitz in der Provinz Posen (S. 516—542).

[2] Statistik des Deutschen Reiches. Neue Folge, Bd. 112, S. 418, 419, ferner S. 426—430.

1882[1] gewann man ein Bild von den Agrarverhältnissen Posens. Bedeutsam ist es auch für unsere Arbeit, eine Vergleichung durchführen zu können, wie sich die Zahlen in 13 Jahren geändert haben. Danach weist die Zahl der Betriebe und der Fläche wie überhaupt im Deutschen Reiche einen Zuwachs auf. Nach Conrad ist diese Vermehrung auf das schärfer herangezogene Deputatland, zum Teil aber auf Zerschlagung von Gütern und Neukulturen zurückzuführen. Für die Posener Agrarverhältnisse sind namentlich letztere Punkte maßgebend. Der Parzellenbetrieb hat zugenommen. Der Zuwachs der bäuerlichen Wirte sowohl des Kleinbetriebs als auch des mittleren und größeren Betriebes ist zum Teil auf die künstliche Kolonisation zurückzuführen. Der Großbetrieb nimmt mehr als die Hälfte der landwirtschaftlichen Fläche in Anspruch und macht 1 % der Betriebe aus; während der 13 Jahre hat derselbe an Zahl und Fläche eingebüßt.

Die Provinz Posen nimmt die weite Ebene[2] zwischen dem pommerschen und dem mittelschlesischen Landrücken oder dem Trebnitzer Gebirge ein. Der Boden ist durchweg flach, eine Ebene ohne Berge, nur mit wenigen Hügeln und vielen sumpfigen und waldigen Landschaften bedeckt. Posen hat eben seine Schätze nicht unter der Erde, sondern im Boden selbst. So viel schwere Lehmböden wie die östlichen Provinzen besitzt Posen nicht: der lehmige Sand und sandige Lehmboden, durchzogen mit Mergeladern, also diejenigen Flächen, welche die sicherste Durchschnittsernte gewähren, machen nahezu die Hälfte der ganzen Ackerbaufläche aus. Güter mit gutem und

---

[1] Die posenschen Landwirtschaftsbetriebe nach Größenklassen am 14. Juni 1895 und am 5. Juni 1882. Von der Zahl der Betriebe fallen auf die Größenklassen von

unter 2 ha		2—5 ha		5—20 ha		20—100 ha		100 u. mehr ha	
1895	1882	1895	1882	1895	1882	1895	1882	1895	1882
125 963	94 350	23 678	20 224	41 125	36 602	12 638	11 885	2 605	2 724
Parzellenbetrieb, Bauernwirtschaften und Großbetriebe in Prozent der Gesamtbetriebe									
61,14	56,91	11,49	12,20	19,96	22,08	6,14	7,17	1,27	1,64
Von 100 ha landwirtschaftlicher Fläche entfallen auf die Größenklasse									
2,82	2,37	3,67	3,29	20,83	19,09	20,49	19,88	52,19	55,37

[2] Der Boden und die landwirtschaftlichen Verhältnisse des preußischen Staates nach dem Gebietsumfang von 1866 dargestellt von August Meitzen. Darin speciell die örtliche Beschaffenheit des Kulturbodens. Provinz Posen S. 239—243. — Das Verhältnis der Provinz Posen zum preußischen Staatsgebiete von H. von H. auf T. Berlin 1870.

fruchtbarem Boden finden sich hauptsächlich in der Mitte und im östlichen Teile der Provinz Posen. Sandige und weniger fruchtbare Strecken sind an der schlesischen und brandenburgischen Grenze vorhanden. Einen eigentümlichen Terrainabschnitt bildet der Kreis Inowrazlaw mit seiner näheren Umgebung nördlich des Goplosees wegen des hier verbreiteten kujavischen Bodens. Dieser Boden nimmt in Inowrazlaw etwa den größten Teil der Kreisfläche ein und kommt in der Provinz Posen noch in wenigen zerstreuten Lagen im Bromberger Kreise vor. Er liefert den ausgezeichneten kujavischen Weizen und ist sicher für alle Getreidearten und Handelsgewächse. Im allgemeinen läßt sich sagen, daß die Provinz Posen ein gutes Getreideland ist.

Was nun die Industrie betrifft, so ist diese in Posen noch wenig entwickelt, obgleich es keinem Zweifel unterliegt, daß sie sich von Jahr zu Jahr emporhebt. Nach der Berufsstatistik von 1895 waren in Industrie und Gewerbe ca. 20 %, im Handel und Verkehr 8 % der Bewohner beschäftigt. Unter den Industriezweigen nehmen diejenigen, welche sich mit der Verarbeitung landwirtschaftlicher Erzeugnisse beschäftigen, einen hervorragenden Platz ein. Besonders bedeutend sind die Zuckerfabrikation, Spiritusbrennerei, Müllerei. Der Handel beschäftigt sich namentlich mit dem Vertriebe landwirtschaftlicher Produkte, hauptsächlich von Getreide, Holz, ferner von Vieh, Spiritus und landwirtschaftlichen Maschinen u. s. w.

Aus dem oben Gesagten erhellt, daß die Stellung des landwirtschaftlichen Gewerbes für die Volkswirtschaft Posens eine ganz hervorragende ist. Posen gehört eben zu den Teilen des Deutschen Reiches, die in der Lage sind, nicht nur den eigenen Bedarf an Brotgetreide zu decken, sondern auch erhebliche Getreidemengen auszuführen. So tritt nun von selbst die Frage nach der Produktion von Getreide und Mehl in der Provinz Posen an uns heran. In den Tabellen I und II sind aus der deutschen Reichsstatistik sowohl die Bodenflächen, welche Posen zum Anbau von Getreide benutzte, wie auch die darauf geernteten Mengen der verschiedenen Brotfrüchte (auch pro ha) seit dem Jahre 1880 ausgezogen. Daraus geht hervor, daß die Anbauflächen für alle vier Getreidearten während der Zeit von 1880—1883 exkl. sich nicht geändert hatten; von da an aber hört die Regelmäßigkeit auf. Die Anbaufläche für Weizen steigt von 90 491 auf 102 667 ha, hält sich auf dieser Höhe, von geringen Schwankungen abgesehen, bis 1894, wo sie von 106 262 ha auf 95 650 ha sinkt. Dieselbe Erscheinung tritt auch in den Jahren 1895 und 1896 ein. Ein Sinken zeigen auch mit Ausnahme der Jahre 1889—1892 die Anbauflächen für Hafer. Im Gegensatz dazu haben sich die Anbauflächen für Roggen und Gerste vergrößert, und zwar die für Roggen in stärkerem Maße als die für Gerste.

Tabelle I. **Anbaufläche in Hektaren der Provinz Posen.**

Im Jahre	Es wurden bebaut mit			
	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer
1880	90 491	515 214	77 824	146 085
1881	90 491	515 214	77 824	146 085
1882	90 491	515 214	77 824	146 085
1883	102 667	518 600	90 933	136 126
1884	101 978	519 726	90 818	136 974
1885	100 901	520 305	90 843	138 049
1886	100 997	520 927	90 711	138 810
1887	98 717	522 215	90 641	140 717
1888	98 780	521 092	89 814	142 553
1889	99 132	523 623	85 356	150 846
1890	98 630	527 701	82 644	152 725
1891	99 418	521 156	81 927	153 659
1892	102 903	522 261	80 819	152 824
1893	106 262	566 369	83 198	141 197
1894	95 650	568 563	86 237	138 105
1895	83 550	576 743	87 896	139 191
1896	79 593	582 599	87 965	135 035

Tabelle II. **Ernteertrag in Tonnen in der Provinz Posen.**

Im Jahre	Es wurden geerntet überhaupt				pro Hektar			
	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer
1880	88 245	278 005	64 698	99 309	0,98	0,54	0,83	0,68
1881	78 304	368 384	65 250	99 652	0,87	0,72	0,84	0,68
1882	92 068	410 352	70 172	111 429	0,87	0,72	0,84	0,68
1883	82 999	366 707	71 156	93 670	0,81	0,71	0,78	0,69
1884	90 912	391 626	73 792	99 962	0,89	0,75	0,81	0,73
1885	93 529	400 254	71 162	97 119	0,93	0,77	0,78	0,70
1886	96 008	414 254	77 631	115 868	0,96	0,79	0,86	0,84
1887	103 009	426 853	78 810	116 598	1,04	0,82	0,87	0,83
1888	102 700	441 915	79 556	122 432	1,04	0,85	0,88	0,86
1889	89 546	377 924	56 956	103 399	0,90	0,72	0,67	0,69
1890	95 898	371 269	67 076	117 415	0,97	0,70	0,81	0,77
1891	98 008	371 910	65 877	109 559	0,99	0,71	0,80	0,71
1892	125 652	502 093	64 114	106 796	1,22	0,96	0,79	0,70
1893	129 548	594 667	75 240	85 469	1,22	1,00	0,90	0,61
1894	81 677	522 434	92 957	144 528	0,85	0,92	1,08	1,05
1895	90 746	604 855	88 161	123 367	1,09	1,05	1,00	0,89
1896	98 378	640 779	90 901	129 268	1,24	1,10	1,03	0,93
gegen	%	%	%	%	%	%	%	%
1888	+ 16,3	+ 58,9	+ 22	+ 23	6,12	57,4	6,02	26,47
1896	+ 11	+ 123	+ 40	+ 30	26,5	103,0	24	30,9

Der Ertrag der Ernten ist fast ständig mit geringen Schwankungen gewachsen und ergiebt selbst für das Jahr 1888 gegen das Jahr 1880 für Weizen eine Zunahme von 16,3 % (pro ha + 6,12 %), für Roggen

eine solche von 58,9 % (pro ha + 57,4 %), für Gerste ein Plus von 22 % (pro ha + 6,02 %), für Hafer ein solches von 23 % (pro ha + 26,47 %). Die Ernte des Jahres 1896 hat diejenige des Jahres 1880 für Weizen nur um 11 % (pro ha dagegen + 26,5 %) entsprechend der geringeren Anzahl der Anbauflächen für Roggen um 123 % (pro ha + 103 %), für Gerste um 40 % (pro ha + 24 %), für Hafer um 30 % (pro ha + 30,9 %) überstiegen.

Bei der Prüfung der Posener Mehlproduktion müssen wir dieselbe aus Mangel an einheitlichem, statistischem Material getrennt einerseits in dem Regierungsbezirk Posen, andererseits in dem Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg behandeln.

Die Anzahl der Mühlenbetriebe im ersten Bezirke beträgt[1]:

a) Windmühlen	1779
b) Windmühlen mit Dampf	5
c) Wassermühlen	207
d) Wasser- und Dampfmühlen	18
e) Dampfmühlen	58
	2067

Vorwiegend ist der Kleinbetrieb[2]. Die wichtigsten Mühlen befinden sich in Posen, Lissa und Ostrowo. Die Größe der Mehlproduktion läßt sich allerdings nicht genau angeben, ist jedoch annähernd zu bestimmen, da die durchschnittliche Produktion der genannten Arten von Betrieben bekannt ist. Dieselbe beträgt nämlich pro Tag bei Gruppe a) 1/2 Tonne, bei b) und c) 2 t, bei d) 6 t und bei e) 20 t, so daß die tägliche Mehlproduktion des Regierungsbezirks 2574 Tonnen ausmacht. Die Mittel- und Kleinbetriebe sind zwar in langsamem Rückgange begriffen, während die Großbetriebe zunehmen, doch ist die allgemeine Lage der Mühlen-

---

[1] Nach Erkundigungen beim Herrn Handelskammersekretär Dr. C. Hampke in Posen.

[2] Nach der Gewerbezählung von 1895 beträgt die Anzahl der Getreidemehl- und Schälmühlenbetriebe in der ganzen Provinz Posen 2870, von denen auf Alleinbetriebe 64, auf andere Betriebe 1356 entfallen. Es beträgt die Zahl der Hauptbetriebe und der darin beschäftigten Personen in der Größenklasse der Betriebe mit Personen

2—5		6—10		11—20	
Betriebe	Personen	Betriebe	Personen	Betriebe	Personen
1078	2389	18	140	22	235

21—50		51—200	
Betriebe	Personen	Betriebe	Personen
9	246	3	212

Statistik des Deutschen Reiches. Neue Folge Band 114. Berlin 1898.

industrie des Posener Bezirkes noch immer als eine befriedigende zu bezeichnen.

In dem Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg[1], welcher nicht ganz mit den politischen Grenzen des gleichnamigen Regierungsbezirkes übereinstimmt, sind 3 Großmühlen, das sind Betriebe, die jährlich mehr als 6000 t Mehl herstellen, 16 mittlere, d. h. solche mit einem Mehlerzeugnis von 2—6000 t, und 262 Mühlenbetriebe, die unter 2000 t an Mehl produzieren. Der Versand hat nach dem unten citierten Handelskammerbericht betragen

seitens der Großmühlen . . . . . 42 262 t
= = Mittelmühlen . . . . . 65 005 t
= = Kleinmühlen . . . . . 85 144 t

Das vermahlene Getreide ist hauptsächlich inländischer Provenienz. Dies ergiebt sich aus folgenden Zahlen.

An Mehlgetreide hatten bezogen:

die Großmühlen 35 627 t inländisches und 5034 t ausländisches Getreide
= Mittelmühlen 67 447 t = = 630 t = =
= Kleinmühlen 88 008 t = Getreide.

Daß ein Überschuß an Getreide über den eigenen Bedarf in der Provinz Posen gebaut und zur Ausfuhr gebracht werde, ist schon gesagt. Welches sind nun die wichtigsten Absatzgebiete? Ist es das Ausland oder sind es Teile des Deutschen Reiches?

Von dem allein ins Gewicht fallenden Eisenbahnversand der Provinz Posen in Roggen und Weizen sind in den Jahren 1886—1897[2] 90 bis 98 %, durchschnittlich 96 % von Schlesien, Brandenburg und Mitteldeutschland aufgenommen worden, während auf den Süden und Westen Deutschlands nur ein geringer Betrag entfällt (siehe Anhang Tabelle II). Ebensowenig werden Mehl und Mühlenfabrikate nach denselben Gegenden Deutschlands in irgend erwähnenswerten Mengen versandt. Was von Roggen und Weizen gilt, hat auch Geltung für Hafer und Gerste. Als Absatzgebiet für alle vier Getreidearten kommt auch der Norden Preußens in Betracht, namentlich Ost- und Westpreußen. In letzter Zeit hat infolge der Aufhebung des Identitätsnachweises der Versand nach Österreich, speciell nach Böhmen, auf Grund des ermäßigten Ostdeutsch-Böhmischen Getreidetarifs zugenommen. (Siehe dazu Anhang Tabellen II, IIa—IIr.)

Was nun das Empfangsquantum an Getreide betrifft, so entfällt der größte Teil auf Ost- und Westpreußen. Jedoch mache ich hier aufmerksam,

[1] Jahresbericht der Handelskammer für den Regierungsbezirk Bromberg für das Jahr 1898 S. 21.

[2] Im Jahre 1898 nur 78 %.

daß über die Einfuhr von Getreide aus Ost- und Westpreußen nach der Provinz Posen aus der Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen sich kein zuverlässiges Bild gewinnen lasse, da ein großer Teil des aus Rußland[1] resp. Polen in die Provinz eingeführten Getreides infolge Ermangelung direkter Tarife im gebrochenen Verkehr über Alexandrowo bezogen und in der Statistik als aus Westpreußen stammend bezeichnet wird. Hinsichtlich der Einfuhr-[2] und Ausfuhrverhältnisse von Mehl und Mühlenfabrikaten ergiebt sich, da in der erwähnten Güterbewegungsstatistik (bis 1898)[3] die Verkehrsziffern für Mehl und Mühlenfabrikate und Kleie zusammen angegeben werden, ein falsches Bild. Nach der Statistik des Jahres 1896 ist beispielsweise für die Provinz Posen ein Empfang von Mehl und Mühlenfabrikaten aus Rußland und Polen in Höhe von 32 315 Tonnen verzeichnet. Thatsächlich aber sind Mehl und Mühlenfabrikate in ganz verschwindendem Umfange von dort in die Provinz Posen eingeführt worden. Jene Ziffer stellt in der Hauptsache die Einfuhr von Kleie aus dem Nachbarreiche nach Posen dar. In der Zeit von 1891—1894 wurden auch größere Mengen an Mehl und Mühlenfabrikaten aus Österreich und seinen Hinterländern eingeführt. Letztere Länder versorgen Posen in Zeiten schlechten Ausfalls der Kartoffelernten mit Mais.

Infolge des stark agrarischen Charakters und dazu noch der eigentümlichen Lage Posens als Grenzprovinz und zugleich als Hinterland des industriellen, stark besiedelten West- und Mitteldeutschlands, welches letztere nebst Schlesien das wichtigste Absatzgebiet für Posener Getreide ist, spielen die Getreide- und Mehlfrachten sowohl auf den Eisenbahnen als auch auf den Wasserstraßen eine wichtige Rolle in dem Erwerbsleben der Bewohner. Daher verdient unter den Tagesfragen der Tarifpolitik der Eisenbahnen und Wasserstraßen in der Provinz Posen die des Getreides und Mehles vor allen anderen eine nähere und gründliche Behandlung. Bevor wir aber auf diese näher eingehen, dürfte es wohl am Platze sein, zunächst das Eisenbahnnetz der Provinz Posen ins Auge zu fassen.

---

[1] Jahresbericht der Handelskammer zu Posen für 1897.

[2] Siehe ebendaselbst.

[3] Seit dem 1. Januar 1898 ist in der erwähnten Statistik die Zerlegung der Verkehrsziffern von Mehl und Kleie vorgesehen. Darnach bestätigt sich das von uns Erwähnte.

Posen empfängt an Mehl 19 378 t, es versendet an Mehl 33 178 t
" " " Kleie 67 013 t, " " " Kleie 4 330 t

und zwar empfängt Posen Kleie hauptsächlich aus Polen, welches nach der Provinz Posen 1898 35 881 t versandte.

Zweiter Abschnitt.

Das Eisenbahnnetz[1].

Von vornherein unwegsam, kann Posen unter Zuthun der Menschen nach jeder Richtung hin passierbar gemacht werden. Weder sein Relief noch seine Bodenbeschaffenheit bestimmen endgültig die Verkehrslinien; denn der Boden ist durchweg flach, kein Wechsel von Höhen und Tiefen, weder steil aufragende Berggipfel noch scharf eingeschnittene Thäler. Keines von den Hindernissen, die den Wegen des Landverkehres gegeben sind, ist unüberwindlich. Brücken können über Flüsse geschlagen werden und selbst die Seen haben gewöhnlich Verschmälerungen, über welche der Verkehr seine Bahnen lenken kann. Die hier wie überhaupt im norddeutschen Flachlande im Vergleich mit West- und Süddeutschland ziemlich regelmäßige Entwicklung des Eisenbahnnetzes hat ihre Gründe teils in der Gunst des Bodens, welcher, wie schon mehrmals erwähnt, eine ausgedehnte Fläche darbietet, teils in der großen Gleichförmigkeit derjenigen volkswirtschaftlichen Erzeugnisse, welche die vorwiegend landwirtschaftliche Bevölkerung herstellt.

Die Betriebskilometerzahl der Bahnen in der Provinz Posen (vgl. Tabelle III) stieg in dem Zeitraum von

1860—1871	von	385	km	auf	541 km
1871—1885	=	541	=	=	1201 =
1885—1897	=	1201,01	=	=	2034 =

[1] 1) Anlagen zu den stenographischen Berichten über die Verhandlungen des Hauses der Abgeordneten. Darin speciell für dieses Kapitel Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der preußischen Staatseisenbahnen, Jahrgänge 1888—1898. 2) Archiv für das Eisenbahnwesen, Jahrgänge 1883 S. 152, 188; 1886 S. 332; 1887 S. 229; 1888 S. 181; 1889 S. 173; 1891 S. 255; 1897 S. 642. 3) Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen von ihrer Entwickelung bis auf die Gegenwart 1890. Bearbeitet nach Originalquellen von Arthur von Mayer. Berlin 1891.

Tabelle III.

Jahr	Einwohnerzahl	Eisenbahnlänge Ende des Jahres	Auf je 100 qkm kommen Eisenbahnen	Auf je 10000 Einw. kommen Eisenbahnen	Verkehr innerhalb des Verkehrsbezirkes	Versand des Verkehrsbezirkes nach dem Inlande	Empfang des Verkehrsbezirkes von dem Inlande	Versand nach dem Auslande	Empfang vom Auslande	Überhaupt	Der Güterverkehr berechnet sich für das Kilometer Eisenbahn auf	Der Güterverkehr berechnet sich für das Quadratkilom. Flächeninhalt auf	Der Güterverkehr berechnet sich für jeden Einwohner	Länge der Privateisenbahnstrecken
	1.Dez.1885													
1885	1 715 618	1201,01	4,11	7,00	539 336	582 105	1 247 519	9 451	18 256	2 396 667½	1995,1	82,776	1,3970	99,65
1886	1 715 618	1224,04	4,23	7,13	582 323	653 880	1 246 761½	8 620½	19 993	2 511 578	2052,0	86,744	1,4640	99,65
1887	1 715 618	1364,84	4,11	7,96	617 717½	698 684½	1 341 483½	8 563	22 972	2 689 420½	1970,5	92,886	1,5676	99,65
1888	1 752 094	1619,88	5,59	9,44	757 756	748 016	1 504 738	5 681	56 524	3 072 475	1896,7	106,116	1,7909	99,65
1889	1 752 094	1720,00	5,94	10,02	899 078	797 971	1 615 997	13 009	54 720	3 380 775	1965,6	116,76	1,9706	99,65
	1.Dez.1890													
1890	1 752 094	1721,69	5,95	9,83	978 606	787 829	1 597 209	8 414	43 363	3 415 422	1983,8	117,96	1,9493	99,65
1891	1 752 094	1731,15	5,98	9,88	1 065 106	752 504	1 838 065	9 392	51 431	3 716 498	2147,9	128,36	2,1212	99,65
	1.Dez.1895													
1892	1 828 120	1737,45	6,00	9,72	1 049 130	786 902	1 723 053	7 368	53 939	3 620 390	2084	125,0	2,07	99,65
1893	—	1754,27	6,06	10,01	1 249 861	950 803	1 727 558	4 375	59 336	3 991 933	2277	137,9	2,28	12,82–86,83
1894	—	1755,80	6,07	10,02	1 523 177	993 967	1 817 931	10 040	59 530	4 404 645	2509	152,1	2,51	12,82
	1.Dez.1895													
1895	1 828 120	1825,49	6,39	9,98	1 671 109	966 033	1 911 787	16 564	51 379	4 616 872	2529	159,4	2,53	66,30
1896	—	1973,10	6,81	10,79	1 752 996	996 033	2 007 178	13 212	69 326	4 838 745	2552	167,1	2,64	66,30
1897	—	2034,00	7,02	10,90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66,30

Ende 1881/82 betrug bei einer Einwohnerzahl von 1 606 084 und einem Flächeninhalt von 28 951,81 qkm die Gesamtlänge der vorhandenen Eisenbahnen in der Provinz Posen 1135,78 km, so daß auf 100 qkm 3,92 km Eisenbahn, und auf je 10 000 Einwohner 6,67 km Eisenbahn kamen. Demnach nahm Posen in ersterer Beziehung die neunte Stelle, in letzterer die achte Stelle unter den preußischen Provinzen ein. Heute hat sich dieses Verhältnis zu Gunsten Posens bedeutend geändert. Gegenwärtig beträgt die Gesamtlänge der Eisenbahnen bei einem Flächeninhalte von 28 966,2 qkm und einer Einwohnerzahl von 1 828 658 2034 km, so daß heute auf 100 qkm 7,02 km Eisenbahn (in Preußen 8,90) und auf je 10 000 Einwohner 10,90 km Eisenbahn (in Preußen 8,64) kommen. Demnach nimmt unter den preußischen Provinzen Posen in ersterer Beziehung (unter den Grenzprovinzen gegen Rußland die zweite Stelle) die achte Stelle, in letzterer die erste Stelle ein. Den Grenzprovinzen steht Posen jedoch insofern nach, als es ungeachtet einer ca. 230 km langen Grenze mit Rußland außer dem schon zu Westpreußen gehörenden Anschluß in Alexandrowo, keinen direkten Eisenbahnanschluß an das russische Schienennetz besitzt. Bis zum Jahre 1872 ist der Staatseisenbahnbau und die Aufwendung von Staatsmitteln in der Provinz Posen stark zurückgeblieben. Dies erweist folgende ziffernmäßige Zusammenstellung.

Die Betriebslänge der Staatseisenbahnen in der Provinz Posen betrug

in den Jahren	1860	1862	1872	
	145	168	163	km
die der Privatbahnen .	240	240	378	=

Anfangs der 80er Jahre ändert sich dieses Verhältnis der Staatseisenbahnen zu den Privatbahnen so, daß im Jahre 1885 von der gesamten Länge der Eisenbahnen nur 99,65 km auf das Privateisenbahnnetz fallen. Heute beträgt die Länge der Privatbahnen nur noch 66,3 km.

Weil die Provinz Posen eine in das übrige östliche Preußen gleichsam hineingekeilte Lage hat, müssen alle großen Verkehrslinien von Schlesien nach den nördlichen Provinzen oder von Rußland nach dem Westen hin, die Provinz berühren resp. durchschneiden. In dem Bahnnetz[1], welches jetzt Posen in zahlreichen Linien überspannt, markieren sich in der Richtung von Westen nach Osten zwei parallele Linien und zwar Berlin, Küstrin, Kreuz, Schneidemühl, Nakel, Bromberg; — Frankfurt a. O., Bentschen, Posen,

[1] Die Länge der einzelnen Eisenbahnlinien in den Eisenbahndirektionsbezirken Bromberg und Posen am Ende des Jahres 1896/97 finden wir angegeben in der Tabelle IV. Auch ist in dieser angegeben, welche Strecken Haupt- und welche Nebenbahnen, welche zwei- und welche eingeleisig sind.

Tabelle IV.

Normalspurige preußische Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr 1896/97	Hauptbahnen km	Nebenbahnen km	Zweigleisig km
Eisenbahndirektionsbezirk Posen:			
Frankfurt a. O., Reppen, Bentschen	99,34	—	—
Reppen, Meseritz	—	66,14	—
Guben, Rothenburg, Bentschen, Opalenica, Posen	172,54	—	—
Bentschen, Wollstein	—	22,72	—
Bentschen, Meseritz, Rokietnice	—	126,24	—
Opalenica, Grätz	—	9,78	—
Lissa, Wollstein	—	46,08	—
Meseritz, Landsberg a. W.	—	42,89	—
Obernigk, Trachenberg, Czempin, Lissa, Posen	138,52	—	138,52
Trachenberg, Herrnstadt	—	24,50	—
Bojanowo, Guhrau	—	15,17	—
Lissa, Glogau, Hansdorf	115,77	—	—
Lissa, Jarotschin	—	68,56	—
Kankel, Krotoschin, Ostrowo	—	86,98	—
Posen, Jarotschin, Ostrowo, Kempen, Kreuzburg	200,83	—	133,75
Czempin, Schrimm	—	19,73	—
Oels, Krotoschin, Jarotschin, Gnesen	160,00	—	—
Posen, Wreschen, Stralkowo	—	61,71	—
Orzechowo, Wartehafen	—	1,05	—
	807,00	591,55	282,31
Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg:			
Strausberg, Werbig, Küstrin, Kreuz, Schneidemühl	217,88	—	217,88
Küstriner Vorstadt nach dem Warthefluß	—	1,30	—
Küstrin, Frankfurt a. O.	30,16	—	—
Posen, Rokietnice, Kreuz, Arnswalde, Stargard i. Pommern	172,31	—	5,72
Schneidemühl, Nakel, Bromberg, Thorn, Schönsee, Jablonowo, Osterode	260,37	—	205,47
Schulitz nach dem Weichselufer	—	1,45	—
Thorn, Ottlotschin, Landesgrenze	14,85	—	—
Posen, Glowno, Gnesen, Mogilno, Inowrazlaw, Thorn	141,05	—	141,05
Mogilno, Strelno	—	16,30	—
Inowrazlaw, Kruschwitz	—	16,47	—
Montwy, Montwyfluß	—	1,08	—
Inowrazlaw, Bromberg	45,34	—	—
Bromberg, Culmsee, Schönsee	66,09	—	—
Posen, Rogasen, Schneidemühl, Neustettin	—	166,26	—
Schneidemühl, Callies	—	67,70	—
Rogasen, Elsenau, Inowrazlaw	—	96,21	—
Dratzigmühle, Rogasen	—	68,23	—
Gnesen, Elsenau, Nakel	—	75,04	—
Nakel, Konitz	—	74,93	—
Callies, Arnswalde	—	37,96	—
Callies, Wulkow	—	57,26	—
Bromberg, Znin	—	43,18	—
Mocker, Katharinenflur	—	2,29	—
	948,05	725,66	570,12

Gnesen, Inowrazlaw, Thorn; senkrecht zu diesen Bahnstrecken laufen zwei Schienenstränge, nämlich Breslau, Lissa, Posen, Rogasen, Schneidemühl, Neustettin; — Oels, Krotoschin, Jarotschin, Gnesen, Elsenau, Nakel, Konitz. Durchkreuzt werden diese vier Linien in der Richtung von Nordwest nach Südost durch eine fünfte: Stargard, Kreuz, Posen, Jarotschin, Ostrowo, Kempen, Kreuzburg. Fügt man noch die Bahn, die Bromberg mit der russischen Grenze verbindet, hinzu, so sind die Hauptrouten der Provinz Posen aufgezählt, Linien, welche dazu geschaffen wurden, einerseits jene Rohprodukte, an denen Posen Mangel hat, z. B. Kohlen zur Fabrikation, herbeizuschaffen, andererseits den Transport der in Posen hergestellten Güter zu verbilligen und durch ihr Eingreifen in die Weltverkehrslinien sie jenen Absatzgebieten zugänglich zu machen, wo ihre Verwertung am vorteilhaftesten ist. Alle übrigen Strecken erscheinen zu den genannten als Zweiglinien.

Es wird wohl am zweckmäßigsten sein, die einzelnen Bahnlinien nacheinander ins Auge zu fassen und zu untersuchen, nach und von welchen Gegenden sie den Verkehr vermitteln.

Fangen wir mit dem Südosten an. Dieser Teil entbehrte bis 1875 im Gegensatz zum westlichen einer Eisenbahn. Dieser Mangel rief den Bau zweier Privatbahnen, der Posen-Kreuzburger[1] und Oels-Gnesener, hervor. Der Zweck derselben war, den Verkehr mit dem oberschlesischen Kohlen- und Bergreviere zu vermitteln. Beide beherrschen im großen genommen dasselbe Gebiet; beide gehen von Schlesien aus und schneiden sich gegenseitig bei Jarotschin und führen nach der Mitte der Provinz Posen. Beide haben je ein Anschlußgeleis zu dem Hafen resp. der Ladestelle an der Warthe. Die Posen-Kreuzburger Bahn besitzt die 0,23 km lange schmalspurige Rollbahn (0,600 m Spurweite), die von der Güterstelle Louisenhain bei Posen nach der Ladestelle an der Warthe führt. Die Oels-Gnesener Bahngesellschaft baute, um den Güterverkehr aus den polnischen Warthedistrikten Peisern und Konin heranzuziehen, einen Warthehafen bei Orzechowo nebst 1,1 km langem Anschlußgeleise. Obgleich die Bahnen den Weg aus Galizien und Oberschlesien nach dem Osten der Provinz Posen und den östlichen

[1] Um Irrtümern vorzubeugen, muß hier bemerkt werden, daß die Eisenbahnstrecken, wie schon z. B. der Name Posen-Kreuzburger Bahn besagt — Kreuzburg liegt in Schlesien —, die politischen Grenzen der Provinz Posen überschreiten. Heute zerfällt Posen in zwei Eisenbahndirektionsbezirke, Posen und Bromberg, die mit den gleichnamigen politischen Bezirken jetzt fast identisch sind. Posen wurde der Sitz einer Eisenbahndirektion erst im Jahre 1894. Vordem gehörte Posen dem Eisenbahndirektionsbezirke Breslau an. Der Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg besteht seit Gründung der Ostbahn und änderte von Jahr zu Jahr seine Größe.

Ostseeplätzen gegen die Route via Breslau-Posen wesentlich kürzen, entwickelte sich der Verkehr dennoch schwach, und die finanziellen Ergebnisse waren dürftig, da beide Strecken dasselbe Gebiet beherrschten und sich gegenseitig beeinträchtigten. Außerdem hatten beide Bahnen, um mit dem Verfasser einer anfangs der 80er Jahre erschienenen Broschüre, zu sprechen, eingekeilt in die mächtigen Arme der Oberschlesischen Bahn, de facto nur die Bedeutung von Sackbahnen. Die Oels-Gnesener Gesellschaft konnte nach Verstaatlichung der Posen-Kreuzburger im Jahre 1884 nicht mehr konkurrieren; 1886 wurde sie Eigentum des Staates.

Die Verlängerung der Posen-Kreuzburger Bahn in nordwestlicher Richtung bildet die Stargard-Posener Bahn. Sie ist die erste Eisenbahn, die in der Provinz Posen überhaupt entstand, und wurde in Anlehnung an die Linie Berlin, Stettin, Stargard von der Berlin-Stettiner-Eisenbahngesellschaft mit Unterstützung des Staates erbaut. Sie gelangte im Jahre 1848 zur Eröffnung. Die zu behandelnde Hauptbahn wendet sich von Posen nach Nordwesten. Bei dem bedeutenden Eisenbahnknotenpunkte Kreuz schneidet sie die frühere Königliche Ostbahn und endet bei Stargard in Pommern. Der ursprüngliche Zweck der Bahn, den Verkehr zwischen Posen, Stettin, Berlin zu bewerkstelligen, fiel durch den Bau neuer Linien, wie z. B. Posen-Frankfurt a. O.-Berlin, zusammen, sodaß er schließlich auf den Lokalverkehr und auf den zwischen Posen und dem westlichen Pommern beschränkt wurde. Die Bahn stand bis 1895 in Verwaltung und Betrieb des Staates, bis sie durch fortlaufende Amortisation der Aktien zu Gunsten des Staates nach und nach Eigentum desselben wurde.

Die schon behandelte Oels-Gnesener Bahn findet ihre Fortsetzung nach Norden in den Linien Gnesen-Nakel und Nakel-Konitz. Die erstere wurde gebaut im Interesse der Kreise Wongrowitz und Schubin und zur Abfuhr für den Gipsbruch nebst Gipsmühle und des Steinsalzlagers bei Wapno. Die letztere bezweckt den von den Linien Schneidemühl-Konitz-Bromberg-Schneidemühl begrenzten Landstrich aufzuschließen.

Wie schon oben erwähnt, war der Südwesten der Provinz Posen seiner Zeit nicht so notleidend an Schienensträngen wie der Südosten. Bereits im Jahre 1856 gelangte die Breslau-Posener Bahn zur Eröffnung zusammen mit der Teilstrecke Lissa-Glogau. Sie wurde von der Ober-

---

[1] „Neue Bahnprojekte für die Provinzen Posen, West- und Ostpreußen. Eine Kritik des K. Schwabeschen Eisenbahnplanes" von L. H. Separatabdruck der Bromberger Zeitung. Der Verfasser behauptet das oben gesagte nur von der Oels-Gnesener Bahn.

schlesischen Eisenbahngesellschaft[1], dem größten Privatunternehmen von ganz Deutschland, erbaut. Es war dies das letzte Werk, durch welches die Gesellschaft unter der Privatverwaltung ihr Unternehmen erweiterte. Die Gemeinnützigkeit dieses Werkes, durch welches eine lang empfundene Lücke in dem Verkehr dreier Provinzen ausgefüllt wurde, war in politischer wie in wirtschaftlicher Hinsicht unbestritten[2]. Von Posen bis Breslau hat die genannte Bahn vorherrschend südliche Richtung, entsendet bei Czempin eine Zweigbahn östlich nach Schrimm und führt über Kosten nach Lissa. Von hier strahlen östlich die Zweiglinien nach Jarotschin und Krotoschin-Ostrowo aus, westlich die Linie nach Hansdorf über Fraustadt, Glogau, Sagan[3] in nordwestlicher Richtung die Strecke nach Wollstein-Bentschen. Die behandelte Hauptbahn vermittelt den Verkehr des südwestlichen Teiles der Provinz Posen mit Schlesien.

Die Fortsetzung der Breslau-Posener Bahn in nördlicher Richtung bildet die Posen-Schneidemühl-Neustettiner Strecke, die den Verkehr Posens mit Ostpommern bewerkstelligt.

Nachdem wir nun die drei Hauptrouten, die von Norden nach Süden laufen, kennen gelernt, wenden wir uns zur Behandlung der beiden parallelen Linien, die Posen von Westen nach Osten durchschneiden.

Von der Märkisch-Posener Eisenbahngesellschaft wurde die Strecke Posen-

[1] Die Oberschlesische Bahn stand bis zum 1. Januar 1857 unter Privatverwaltung, nach 1857 bis zur Verstaatlichung im Jahre 1884 unter der Verwaltung des Staates: die Königl. Eisenbahndirektion Breslau führte für Rechnung der Gesellschaft das Unternehmen. Jedoch bestand zur Wahrnehmung der Rechte und Interessen der Gesellschaft gegenüber der Direktion ein Verwaltungsrat aus 15 von der Gesellschaft gewählten Mitgliedern und 6 Stellvertretern, ohne dessen Zustimmung die Tarife nicht unter gewisse Mindestsätze ermäßigt werden durften.

[2] Zur Ausdehnung des Verkehrsgebietes der Oberschlesischen Bahn war durch die dauernde Vereinigung der Verwaltung der Stargard-Posener Bahn mit derjenigen des oberschlesischen Unternehmens ein wichtiger Schritt geschehen. Die genannte Bahn, zwar nur mit einem verhältnismäßig geringen Binnenverkehr ausgestattet, aber als Zwischenglied für den Welthandelsverkehr von der Ostsee nach den österreichischen Ländern von Bedeutung, stand seit 1851 unter der Verwaltung des Staates, welcher dieselbe im Jahre 1857 der Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn übertragen hatte. 1863 übernahm die Stargard-Posener Gesellschaft selbst die Verwaltung ihrer Bahn. Vom 1. Januar 1865 wurde jedoch die Verwaltung und der Betrieb unbeschränkt und dauernd der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft übertragen. Vgl. Denkschrift: Zur Feier des 25. Jahrestages der Eröffnung des Betriebes auf der Oberschlesischen Eisenbahn, 22. Mai 1867, S. 80.

[3] Diese Linie ist eine Hauptbahn. Sie vermittelt den Verkehr des südlichen Teiles Posens mit Berlin. In Sagan nämlich geht eine Hauptbahn über Frankfurt a. O. nach Berlin.

Frankfurt a. O. nebst Zweig von Bentschen nach Guben erbaut; diese Linie entsendet bei Opalenitza eine Zweigbahn südlich nach Grätz; bei Bentschen schneidet sie die oben erwähnte Linie nach Guben, welche eine südwestliche Richtung einnimmt und durch die Bahnen Guben, Halle und Leipzig den Verkehr Posens mit Sachsen vermittelt. Die Frankfurter Linie stellt eine direkte Verbindung zwischen Berlin und Posen her und bringt gegen die Route via Kreuz eine nicht unbedeutende Abkürzung. 1883 wurden beide Linien Eigentum des Staates. Die Fortsetzung der Frankfurt-Posener Linie in der Richtung nach Osten ist die Posen-Bromberg-Thorner Eisenbahn. Sie durchschneidet von Mogilno bis Inowrazlaw das fruchtbarste Verkehrsgebiet Posens. Dasselbe gehört der kujavischen Landschaft an, einem durch hervorragende Fruchtbarkeit ausgezeichneten Landstrich (vgl. S. 3); bei Inowrazlaw teilt sich die Linie, und zwar führt die eine Strecke nach Bromberg, die andere nach Thorn. Die Posen-Thorner Eisenbahn vermittelt den Verkehr zwischen Posen, West- und Ostpreußen und durch die Kreuzung der Eydtkuhner Strecke mit St. Petersburg.

Was nun die andere Parallele betrifft, so nahm sie ihren Anfang durch die Erbauung der vielgenannten ehemaligen königlichen Ostbahn. Im Jahre 1857 erfolgte die Eröffnung der Ostbahnlinie Kreuz, Küstrin, Frankfurt a. O. im Anschluß an die Strecke Kreuz-Bromberg. Dies geschah aus folgenden Gründen[1]. Der Verkehr nach Berlin wurde über Stargard, Stettin vermittelt, lag also in der Hand von Privatgesellschaften. Um diesen Umweg abzuschneiden und den bereits vermittelten Verkehr der Ostbahn ganz für sich zu gewinnen, baute der Staat die obengenannte Strecke. In Frankfurt a. O. schloß sich diese Linie an die in das Eigentum des Staates übergegangene Niederschlesisch-Märkische Bahn an. In der Richtung nach Osten erfolgte eine Ausdehnung der preußischen Ostbahn durch die Herstellung einer Zweigbahn von Bromberg über Thorn bis an die russische Grenze zwischen Ottlotschin und Alexandrowo in der Richtung nach Warschau. Diese Linie wurde 1862 dem Verkehr übergeben; hierdurch wurde eine Schienenverbindung mit Rußland gewonnen. Die russische Anschlußstrecke von Bromberg über Skierniewice nach Warschau hat die deutsche Spurweite von 1,435 m. Die zu behandelnde Bahn hat insofern ihre Richtung verändert, als sie jetzt von Küstrin direkt über Strausberg, Werbig nach Berlin führt. Von der Küstriner Vorstadt führt nach dem Warthefluss eine Zweigbahn. Bei Schneidemühl entsendet die Ostlinie die Strecke nach Callies, welche eine Verlängerung in der Nebenbahn Callies-Wulkow hat.

[1] Strategische Gründe spielten aller Wahrscheinlichkeit nach auch eine Rolle.

Es muß hier noch bemerkt werden, daß von Schneidemühl die wichtige Bahnlinie über Konitz, Dirschau, Königsberg nach Eydtkuhnen führt und von hier Fortsetzung in der „Großen Russischen Eisenbahn" nach St. Petersburg findet.

Jetzt noch einiges über die wichtigsten Zweiglinien, die die Hauptbahnen miteinander verbinden.

Zur Erschließung des fruchtbaren und gewerbreichen südlichen Teiles des Kreises Inowrazlaw und des Kreises Strelno sind die beiden Zweigbahnen von Mogilno nach Strelno und von Inowrazlaw nach Kruschwitz gebaut worden. Eine wichtige Querverbindung ist durch die Strecke Kreuz, Dratzigmühle, Rogasen, Inowrazlaw in dem zwischen den Eisenbahnlinien Posen-Kreuz, der Ostbahn und Posen, Inowrazlaw, Bromberg belegenen Landstrich hergestellt worden. In der letztgenannten Stadt, dem Knotenpunkt der Hauptbahnen Schneidemühl-Thorn und Inowrazlaw-Thorn mündet die Znin-Bromberger Bahn. Sie ist dazu bestimmt, die von der Bahnstrecke Bromberg-Inowrazlaw-Elsenau-Nakel-Bromberg begrenzten entwicklungsfähigen Landstriche aufzuschließen, besonders aber der Stadt Bromberg ihre Verkehrsbeziehungen mit dem südlichen und südwestlichen Hinterlande auch noch nach Inbetriebnahme der Eisenbahnen Gnesen-Nakel und Rogasen-Inowrazlaw zu erhalten.

Die von Lissa an der Posen-Breslauer Strecke nach Wollstein und von Meseritz nach Landsberg a. W. laufenden Bahnen bezwecken, fühlbare Lücken des westlichen Staatsbahnnetzes Posens auszufüllen und durch Fortsetzung der Bahnen Bentschen-Meseritz und Bentschen-Wollstein einen unmittelbaren Schienenanschluß an die beiden großen Verkehrslinien zu schaffen, welche die Provinzen Schlesien und Posen einerseits und die Reichshauptstadt mit dem Osten andererseits verbinden. Durch diesen Verkehrsweg ist nicht nur die wirtschaftliche Entwicklung des unmittelbar berührten Landstrichs, sondern auch der Güteraustausch weiterer Gebiete gefördert, und insbesondere der schlesischen Kohlenindustrie die Ausdehnung ihres Absatzgebietes ermöglicht worden.

Zur Erschließung des nördlich der ehemaligen Märkisch-Posener Eisenbahn gelegenen und von den Bahnlinien Reppen-Küstrin, Küstrin-Kreuz und Kreuz-Posen begrenzten Landstrichs ist die Strecke Reppen, Meseritz, Rokietnice gebaut worden.

Für den Getreideverkehr ist auch die Zweiglinie Posen-Wreschen-Stralkowo von Wichtigkeit; sie vermittelt den Verkehr mit dem Kreise Slupce Russisch-Polens.

Wie schon oben erwähnt, besitzt die Provinz Posen noch heute groß-

spurige Privatbahnen: dieselben sind die Rawitzsch-Liegnitzer, die Warschau-Breslauer Bahn, die den südöstlichen Zipfel Posens durchschneidet und die Ostrowo-Skalmierzycer Bahn; durch die beiden letzteren wird ein Austausch der beiderseitigen Landeserzeugnisse mit den russischen Grenzbezirken unterhalten, die erstere ist dagegen eine Zweiglinie.

Es muß in diesem Kapitel auch die Erbauung der Kleinbahnen erwähnt werden. Die Ostdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft in Bromberg wurde zu diesem Zwecke gegründet. Die Kleinbahnen sind meistenteils Bahnen eines einzelnen Kreises. Das gesamte Baukapital wird meistens durch die Ostdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft beschafft; der Kreis dagegen übernimmt die Garantie für eine Verzinsung, sowie eine Amortisation des Kapitals. In der Provinz Posen werden folgende Kleinbahnen betrieben, welche sämtlich an die Staatsbahn anschließen:

1) Bromberger Kreisbahnen,
2) Opalenitza-Kleinbahn,
3) Trachenberg-Militscher Kreisbahn,
4) Wirsitzer Kreisbahnen,
5) Kleinbahnen des Kreises Witkowo,
6) Wreschener Kleinbahn,
7) Znin-Kleinbahn.

Von den zu 1) und 4) benannten Bahnen ist die genannte Gesellschaft die Betriebsführerin.

Dritter Abschnitt.

Tarifpolitik.

A. Tarifpolitik der Privatbahngesellschaften in der Provinz Posen mit besonderer Berücksichtigung von Getreide und Mehl. Einfluß der Verstaatlichung auf die Lokaltarife der Privatbahnen.

Wie wir im Abschnitt II gesehen haben, gab es in der Provinz Posen seiner Zeit vier Privatgesellschaften, nämlich die Oberschlesische, die Märkisch-Posener, die Posen-Kreuzburger und die Oels-Gnesener. Für die Vergleichung der Tarifpolitik dieser Bahnen steht mir das Material vom Jahre 1877 an zur Verfügung.

Die Oberschlesische Bahn[1].

Im Jahre 1877 wurden mit der Einführung des Reformtarifs auch die für den Lokalverkehr der Oberschlesischen Bahn gültigen Frachtbestimmungen einer Neuregelung unterworfen. Seitens der staatlichen Aufsichtsbehörde waren folgende Maximalsätze für die einzelnen Güterklassen, die nicht überschritten werden durften, der Bahn bewilligt.

	Stückgut	Allg. Wagenladungsklasse		Specialtarife			
		A_1	B	A_2	I	II	III
Einheitssatz pro tkm	12	6,67	5,6	5,5	4,45	3,5	2,66
Expeditionsgebühr pro 100 kg	20	12	12	12	12	12	12

Die angeführten Sätze kamen aber nicht ohne weiteres zur Berechnung, vielmehr wurden bestimmte Maßregeln gegen Verteuerung der in Geltung

[1] Lokaltarif der Oberschlesischen Bahn vom 1. Juli 1877.

gewesenen Positionen aufgestellt; so durften beispielsweise die Sätze des neuen Specialtarifs I nicht höher als die der früheren Klasse II C. bezw. des Ausnahmetarifs für Getreide sein, d. h. $1^1/_2$ Silberpfennig pro Centner und Meile oder 3,3 Markpfennige pro tkm. Dieser Tarif ist vom 1. Juli 1877 bis zum 1. Oktober 1881 in Kraft gewesen. An seine Stelle trat ein Tarif, in welchem die Einheitssätze des Reformtarifs von 1877 eingerechnet wurden. In welcher Weise die Umarbeitung des Lokaltarifs der Oberschlesischen Bahn auf den Gütertransport der Stadt Posen gewirkt hat, entnehmen wir dem Berichte der Handelskammer vom Jahre 1881. Darin heißt es[2]:

„Was die Expeditionsgebühr des bis zum 1. Oktober 1881 gültig gewesenen Lokaltarifs anlangt, so war sie nominell auf 20 Pf. für Stückgut- und 12 Pf. für die sämtlichen übrigen Klassen in maximo festgesetzt worden. Thatsächlich kamen diese Beträge aber nicht zur Einrechnung; es lag dies daran, daß überhaupt in den östlichen Direktionsbezirken Bromberg, Berlin, Breslau, in welchen bis zum Jahre 1877 die Expeditionsgebühr der niedrigen Klassen der Regel nach den Satz von 6 Pf. pro 100 kg nicht überstiegen hatte, vielfach die früheren niedrigen Sätze beibehalten wurden.

„In Würdigung des Umstandes, daß eine Expeditionsgebühr, welche für kurze wie weite Transportstrecken die gleiche ist, den engeren Lokalverkehr unverhältnismäßig belastet, hat die Staatsbahnverwaltung eine Abstufung der Expeditionsgebühren vorgenommen. In den neuen Tarif der Oberschlesischen Bahn wurden folgende Beträge in Markpfennigen eingesetzt:"

Bei Transporten	Stückgut	Allg. Wagenladungsklasse		Specialtarife			
		A_1	B	A_2	I	II	III
bis 10 km	10	10	8				
von 11—20 km . . .	11	11	9				
" 21—30 " . . .	12	12	10	6			
" 31—40 " . . .	13	13	11		wie	wie	wie
" 41—50 " . . .	14	14			in	in	in
" 51—60 " . . .	15	15			A_2	A_2	A_2
" 61—70 " . . .	16	16					
" 71—80 " . . .	17	17	12	9			
" 81—90 " . . .	18	18					
" 91—100 " . . .	19	19					
" 100— " . . .	20	20		12			

[1] Jahresbericht der Handelskammer zu Posen für 1881 S. 28—40.

Welche praktische Konsequenzen die in dem neuen Tarif durchgesetzte Abstufung der Expeditionsgebühr für die Frachtpreise Posens hatte, wird in dem erwähnten Bericht an folgenden Beispielen erläutert.

„Posen war durch die Oberschlesische Bahn mit 23 Stationen verbunden, die in einer Entfernung von weniger als 100 km lagen. Die Ermäßigungen oder Erhöhungen, welche mit dem neuen Tarif in diesen Relationen eingetreten sind, betrugen in Pfennigen pro 100 kg.

(Ermäßigung mit — bezeichnet, Erhöhung mit + bezeichnet).

Für Fracht von Posen nach	Entfernung in km	Stückgut	Allg. Wagenladungsklasse		Specialtarife			
			A_1	B	A_2	I	II	III
Kobelnitz	14	— 11	— 1	— 3	— 2	— 2	— 3	0
Rokietnice	18	+ 3	— 1	+ 2	— 3	— 2	— 2	+ 1
Moschin	19	0	0	0	— 2	— 1	— 1	+ 1
Pudowitz	28	+ 1	0	+ 1	— 2	— 1	— 4	— 3
Czempin	32	+ 2	+ 1	+ 1	— 2	— 2	— 3	— 2
Samter	34	+ 4	+ 2	+ 3	— 1	— 1	— 4	— 1
Weißenburg	38	— 11	+ 1	+ 1	— 4	— 3	— 6	— 5
Kosten	42	+ 2	+ 3	+ 2	— 2	— 1	— 3	— 3
Gnesen	51	+ 3	+ 3	+ 2	+ 2	+ 2	— 1	0
Alt-Boyen	52	+ 2	+ 4	+ 2	+ 2	+ 2	— 1	0
Wronke	52	+ 6	+ 4	+ 3	+ 2	+ 2	— 1	+ 3
Leipe	61	— 5	+ 5	+ 3	0	0	— 3	— 1
Tremessen	67	+ 4	+ 4	+ 2	+ 1	+ 1	— 2	0
Lissa	69	+ 4	+ 5	+ 3	+ 2	+ 2	— 3	+ 1
Miala	71	+ 9	+ 6	+ 3	+ 1	+ 1	— 2	+ 1
Dratzig	77	0	+ 5	+ 2	0	0	— 3	+ 1
Reisen	79	+ 4	+ 6	+ 3	+ 3	+ 3	— 1	+ 2
Mogilno	81	+ 7	+ 6	+ 4	+ 2	+ 1	— 3	+ 2
Kreuz	84	+ 8	+ 6	+ 3	+ 3	+ 3	— 2	+ 3
Fraustadt	88	+ 7	+ 6	+ 4	+ 2	+ 3	— 2	+ 2
Bojanowo	90	+ 7	+ 7	+ 5	+ 3	+ 4	— 1	+ 2
Amsee	96	+ 9	+ 7	+ 4	+ 2	+ 2	— 3	+ 2
Driebitz	97	+ 8	+ 7	+ 4	+ 3	+ 3	— 3	+ 2

Die Abstufung der Expeditionsgebühr hat somit zu einem durchweg günstigen Ergebnis für die Relation Posen-Kobelnitz geführt, zu einem überwiegend günstigen für Posen, Moschin, Rokietnice, Weißenburg, Pudewitz, Czempin. Für die übrigen Relationen sind die Erhöhungen, welche der Tarif im Gefolge hatte, meist erheblicher als die Ermäßigungen."

Vergleichen wir nun die Einheitssätze des früheren Lokaltarifs mit denen des neuen. Bei folgender Gegenüberstellung derselben

(Siehe die Tabelle auf der nächsten Seite.)

darf man nicht außer Acht lassen, daß die Ziffern ad I in ihrem vollen Betrage in den Tarif eingestellt sind, während die Sätze ad II lediglich die Maximalsätze des Tarifes ergeben.

	Stückgut	Allg. Wagenladungsklasse		Specialtarife			
		A_1	B	A_2	I	II	III
I. Einheitssätze des Reformtarifs in den Oberschlesischen Lokaltarif eingerechnet pro tkm	11	6,7	6,0	5,0	4,5	3,5	2,6
II. Maximalsätze des früheren Lokaltarifs vom 1. Juli 1877 der Oberschlesischen Bahn pro tkm	12	6,67	5,6	5,5	4,45	3,5	bei 100 km, darüber 2,2 / 2,66

Um den Beweis der Verteuerung des Transportes durch den Reformtarif zu geben, müssen wir uns auch an dieser Stelle an den schon citierten Bericht halten.

„Was die Stückgutklasse des alten Lokaltarifs betrifft, so waren bei dessen Einführung zwar 12 Pf. als Maximalsatz fixiert, indes nebenher zugleich einschränkend beigefügt worden, daß „die Stückgutsfracht die Sätze der früheren Normalklasse nicht übersteigen dürfe. In der That sind die Frachtbeträge, welche nach dem Lokaltarife der Oberschlesischen Bahn aus dem Jahre 1869 für Güter der Normalklasse zur Erhebung kamen, genau in den Tarif von 1877 als Stückgutpositionen eingestellt worden. Indes gelangten hinterher vielfach 12 Pf. zur Berechnung, und so ergiebt sich das Resultat, daß der Staatsbahntarif von 1881 für die Mehrzahl von Relationen der Stadt Posen Stückgutfrachtermäßigungen gebracht hatte. Freilich befanden sich unter den Relationen, welche verteuert wurden, gerade sehr wichtige.

„Der Satz der Klasse A_1 wurde von 6,67 Pf. in maximo pro tkm auf 6,7 Pf. in dem Tarif hinaufgesetzt. Dazu kam, daß die Expeditionsgebühren in dieser Güterklasse 12 Pf. betrugen, während sie in dem neuen Tarif für sämtliche mehr als 101 km zählende Entfernungen auf 20 Pf. pro 100 kg normiert wurden. Beide Umstände rechtfertigen die Behauptung, daß die Artikel der Klasse A_1 im Lokaltarif der Oberschlesischen Bahn vom 1. Oktober 1881 erheblich schlechter als früher gestellt wurden[1].

„Die Umgestaltung, welche die Klasse B im Oberschlesischen Lokaltarif erfahren hatte, war nicht unbedeutend. Als Normalsatz wurden 6 Pf. pro tkm eingerechnet; da der Maximalsatz bis dahin nur 5,6 Pf. betragen hatte,

[1] Der Übersicht halber stelle ich auf nächster Seite das Tarifschema der Oberschlesischen Bahn vom Jahre 1848, 1867, 1877 und des Reformtarifs gegenüber:

so lag darin eine Erhöhung von ungefähr 10 %. Für sämtliche Güter der Allgemeinen Wagenladungsklasse B verteuerte sich somit die Fracht. Extensiv war die Erhöhung ebenso durchgreifend. Posen war mit 160 Stationen der Oberschlesischen Bahn verbunden; für 135 Relationen trat die Verteuerung ohne weiteres ein; die Fracht nach zwei Stationen blieb unverändert; 22 Relationen, in der Mehrzahl für den Verkehr ganz unwichtig, wurden im Kilometerzeiger und dementsprechend auch im Frachtsatz ermäßigt, weil die Güter über kürzere „neugebaute" Strecken gefahren wurden; außer diesen wurde nur die Relation Posen-Kobelnitz billiger gestellt und zwar um 3 Mark pro Waggon."

Jetzt kommen wir auf unser eigentliches Thema, die Tarifierung von Getreide und Mehl; „beide Artikel gehörten dem Specialtarif I an. Für den Oberschlesischen Tarif vom Jahre 1877 war der Maximalsatz auf 4,45 Pf. pro tkm mit der Maßnahme bestimmt worden, daß die Positionen der früheren Klasse C bezw. des bis dahin geltenden Ausnahmetarifs für Getreide, d. h. 1½ Silberpfennig pro Centner und Meile oder 3,3 Markpfennige pro tkm nicht überschritten werden durften. In den Staatsbahntarif wurde als Normalsatz des Specialtarifs I der Betrag von 4,5 Pf. pro tkm eingestellt. Das praktische Ergebnis war hier wieder, daß die bezeichnete Güterklasse eine Verteuerung erfahren hatte, welche an Umfang die bei der Allgemeinen Wagenladungsklasse B berechnete fast erreichte. Für 119 der Posen mit anderen Oberschlesischen Stationen verbindenden Relationen trat eine recht erhebliche Frachterhöhung ein. 10 000 kg Getreide, die beispielsweise von Thorn, Inowrazlaw, Gnesen nach Posen expediert wurden, kosteten an Fracht 5,4 und 2 Mk., d. h. ungefähr 7 % mehr als früher. Posen empfing und versendete auf der Oberschlesischen Bahn im Jahresdurchschnitt 75 000 Tonnen Getreide. Was den Specialtarif II anlangt, so waren die

im Jahre 1848	1867	1877	seit 1880
pro Tonnenkilometer in Markpfennigen			
Sperrgut 32	24	Stückgut 12	11
Normalgut 21,30	16	A_1 6,67	A_1 6,7
für die ermäßigte Klasse A 16	als Einzelladung 11,3	B 5,6	B 6
	= Wagenladung 8	A_2 5,5	A_2 5
= = = = B 10,67	als Einzelladung 8	I 4,45	I 4,5
	= Wagenladung 5,3	II 3,5	II 3,5
		III 2,66	III 2,6
	12 bis 8 Pf. als Zuschlag für die Tonne f. 100 kg bezw. als Einzelladung und als Wagenladung	dazu die schon oben erwähnten Expeditionsgebühren	
für die Klasse C	3,3		

Änderungen, welche für diese Klasse mit dem 1. Oktober 1881 vorgenommen wurden, überwiegend Frachterhöhungen; unter den 160 auf Posen führenden Relationen waren 107 verteuert, 39 (kurze Strecken) ermäßigt, 14 unberührt geblieben. Im Specialtarif III standen dagegen die Frachtzuschläge an Zahl und Bedeutung hinter den Ermäßigungen zurück."

Wir haben bis jetzt alle Klassen des behandelten Tarifs mit Ausnahme der Klasse A_2, d. h. derjenigen, zu welcher sämtliche Güter des Specialtarifs I und II gehören, wenn sie im Quantum von weniger als 10 000 kg und nicht unter 5000 kg aufgegeben werden, einer Untersuchung unterzogen.

So erübrigt noch, dieser Klasse Erwähnung zu thun. „Vergleicht man den Normalsatz des Reformtarifs, 5 Pf. pro tkm, mit dem für den früheren Tarif der Oberschlesischen Bahn aufgestellten Maximalsatz von 5,5 Pf. pro tkm, so könnte man vermuten, der neue Tarif wäre ermäßigt worden um ca. 9 %; indes wäre dies ein Irrtum. Der Maximalsatz von 5,5 Pf. wurde im Jahre 1877 als in den damaligen Tarif der Oberschlesischen Bahn einzurechnender Betrag mit der Beschränkung fixiert, daß die Sätze der Klasse A_2 diejenigen des Specialtarifs I mit 10 % nirgends überschreiten durften; deshalb wurden die Positionen der letztbezeichneten Klasse mit einem Zuschlage von 10 % ohne weiteres als Sätze der Klasse A_2 eingestellt. Da nun in dem Reformtarif die Frachten der beiden Klassen Specialtarif I und A_2 ziemlich in demselben Verhältnis abgestuft wurden, so hatte im gleichem Umfange und Maße, wie der Specialtarif erhöht wurde, auch die Klasse A_2 eine Verteuerung erfahren."

Um das Angeführte statistisch zu veranschaulichen, wird die Tabelle V hinzugefügt, in welcher die Frachtsätze pro 100 kg in Mark nach dem Lokaltarif der Oberschlesischen Bahn vom 1. Oktober 1881 mit den früher gültigen Sätzen für 18 auf die Stadt Posen bezügliche Stationen verglichen werden. Was die Beförderung von Getreide und Mehl betrifft, so finden wir darin, daß die Frachtsätze im Specialtarif I nur für 2 von den 18 Relationen, nämlich Posen = Kosten, Posen = Samter um 1 Pf. erniedrigt wurden; für die übrigen 16 Relationen trat eine Erhöhung ein, und zwar für 5 Relationen um 6 Pf., für 3 um 5 Pf., für 1 um 4 Pf., für 2 um 3 Pf., für 3 um 2 Pf. und für 2 um 1 Pf.

Neben den eben geschilderten regulären Frachtklassen bestanden verschiedene Ausnahmetarife. Da der Getreideausnahmetarif schon im Jahre 1877 aufgehoben wurde, und die vorliegende Arbeit die Zeit vom genannten Jahre an ins Auge faßt, soweit sie die Tarifpolitik der Privatbahnen betrifft, liegt kein Grund vor, auf diesen näher einzugehen, zumal die Wirkungen dieses Tarifes beim Mangel an Material nicht zu beurteilen sind. Die

Tabelle V. Frachtsätze

pro 100 kg in Mark nach dem Lokaltarif der Oberschlesischen Bahn vom 1. Oktober 1881, verglichen mit den früher gültigen Sätzen.

Entnommen aus dem citierten Jahresbericht der Handelskammer zu Posen.

Von Posen nach		Entfernung in km	Eilgut Mk.	Stückgut Mk.	Allg. Wagenladungsklasse A_1 Mk.	Allg. Wagenladungsklasse B Mk.	Specialtarife A_2 Mk.	Specialtarife I Mk.	Specialtarife II Mk.	Specialtarife III Mk.
Arnswalde	1. X. 1881	138	3,44	1,72	1,12	0,95	0,81	0,74	0,60	0,42
	früher	138	3,24	1,62	1,04	0 89	0,75	0,68	0,60	0,42
Breslau	1. X. 1881	165	4,04	2,02	1,31	1,11	0,95	0,86	0,70	0,48
	früher	164	3,88	1,94	1,21	1,04	0,88	0,80	0,66	0,48
Bromberg	1. X. 1881	152	3,74	1,87	1,22	1,03	0,88	0,80	0,65	0,45
	früher	152	3,60	1,80	1,13	0,97	0,84	0,76	0,64	0,46
Fraustadt	1. X. 1881	88	2,30	1,15	0,77	0,65	0,53	0,49	0,40	0,32
	früher	88	2,16	1,08	0,71	0,61	0,51	0,46	0,42	0,30
Glogau	1. X. 1881	114	2,90	1,45	0,96	0,80	0,69	0,63	0,52	0,37
	früher	113	2,72	1,36	0,87	0,75	0,64	0,58	0,52	0,36
Gnesen	1. X. 1881	51	1,42	0,71	0,49	0,43	0,35	0,32	0,27	0,22
	früher	51	1,36	0,68	0,46	0,41	0,33	0,30	0,28	0,22
Inowrazlaw	1. X. 1881	107	2,76	1,38	0,92	0,76	0,66	0,60	0,49	0,36
	früher	107	2,60	1,30	0,83	0,72	0,62	0,56	0,50	0,36
Kosten	1. X. 1881	42	1,20	0,60	0,42	0,37	0,27	0,25	0,21	0,17
	früher	41	1,16	0,58	0,39	0,35	0,29	0,26	0,24	0,20
Kreuz	1. X. 1881	84	2,20	1,10	0,74	0,62	0,51	0,47	0,38	0,31
	früher	84	2,04	1,02	0,68	0,59	0,48	0,44	0,40	0,28
Lissa	1. X. 1881	69	1,84	0,92	0,62	0,53	0,44	0,40	0,33	0,27
	früher	68	1,76	0,88	0,57	0,50	0,42	0,38	0,36	0,26
Rawitsch	1. X. 1881	102	2,64	1,32	0,88	0,73	0,63	0,58	0,48	0,34
	früher	101	2,52	1,26	0,79	0,69	0,57	0,52	0,48	0,34
Samter	1. X. 1881	34	1,00	0,50	0,36	0,31	0,23	0,21	0,18	0,15
	früher	33	0,92	0,46	0,34	0,28	0,22	0,22	0,22	0,16
Sagan	1. X. 1881	174	4,22	2,11	1,37	1,16	0,59	0,90	0,73	0,50
	früher	173	4,36	2,18	1,27	1,09	0,98	0,89	0,68	0,50
Sorau	1. X. 1881	187	4,52	2,26	1,45	1,24	1,06	0,96	0,77	0,53
	früher	186	4,68	2,34	1,36	1,16	1,05	0,95	0,72	0,54
Stargard	1. X. 1881	173	4,20	2,10	1,36	1,16	0,99	0,90	0,73	0,50
	früher	173	4,00	2,00	1,27	1,09	0,92	0,84	0,68	0,50
Thorn	1. X. 1881	141	3,50	1,75	1,14	0,97	0,83	0,75	0,61	0,43
	früher	141	3,36	1,68	1,06	0,91	0,77	0,70	0,60	0,44
Trachenberg	1. X. 1881	117	2,98	1,49	0,98	0,82	0,71	0,65	0,53	0,38
	früher	117	2,84	1,42	0,90	0,78	0,63	0,60	0,52	0,38
Wronke	1. X. 1881	52	1,44	0,72	0,50	0,43	0,35	0,32	0,27	0,23
	früher	51	1,32	0,66	0,46	0,40	0,33	0,30	0,28	0,20

übrigen Ausnahmetarife zu behandeln, würde den Rahmen dieser Arbeit überschreiten.

Nachdem wir nun den Tarif von 1877 bis 1881 einer Betrachtung unterzogen, müssen wir uns fragen, in welchem Maße die Station Posen der Oberschlesischen Bahn am Versand und Empfang von Gütern überhaupt

und speciell von Getreide und Mehl in dieser Zeit teilgenommen hat? Die Antwort giebt nun folgende Tabelle:

	Empfang der Station Posen	Versand an Gütern überhaupt
1877	206 366,8 t	106 943,2 t
1878	194 671,4 t	87 524,4 t
1879	202 127,5 t	89 080,3 t
1880	204 439,5 t	104 373,8 t
1881	209 217,0 t	117 560,0 t
1882	216 342,0 t	112 685,0 t
	Empfang der Station Posen	Versand an Getreide
1877	56 177,4 t	31 309,9 t
1878	46 263,7 t	28 558,0 t
1879	47 877,7 t	18 556,7 t
1880	40 439,8 t	18 067,7 t
1881	46 832,4 t	25 685,3 t
1882	49 861,0 t	38 674,8 t
	Empfang der Station Posen	Versand an Mehl
1877	3 317,8 t	4 886,1 t
1878	1 877,2 t	3 649,8 t
1879	2 408,4 t	4 106,0 t
1880	2 207,4 t	5 841,8 t
1881	2 658,9 t	8 949,1 t
1802	3 170,7 t	5 366,0 t

Bei Beobachtung dieser Ziffern[1] bemerkt man, daß trotz der steigenden Bevölkerung der Getreideverkehr — abgesehen von 1881 — stagniert. Beim Versand von Getreide können wir wohl den Einfluß der Getreideernten ersehen. Infolge der schlechten Getreideernte im Jahre 1879 fiel der Versand um 35 %.

Die Märkisch-Posener Eisenbahn.

Der Lokaltarif der Märkisch-Posener Eisenbahn vom 1. Juli 1877 gab in mehreren Beziehungen Anlaß zu Klagen. Für die Relationen von kurzer Entfernung wurden im allgemeinen zu hohe Frachtsätze angesetzt. Der Specialtarif A_2 und III waren in wenig günstiger Weise normiert. Nach-

[1] Ich will aber gleich bemerken, daß den Verkehrsziffern, die ich bei der Behandlung der Tarifpolitik der Privatbahnen anführe, keine größere Bedeutung beigelegt werden darf, weil man aus ihnen nicht den Gesamtverkehr an Gütern und den an Getreide und Mehl in der Provinz Posen ermitteln kann. Auch fehlt hier die Hauptsache, da der Verkehr vor 1877 wegen Mangel an statistischem Material nicht verglichen werden kann.

dem die Bahn in das Eigentum des Staates übergegangen, wurde der Lokaltarif einer Umarbeitung unterzogen und zwar nach den Grundsätzen des bereits für die meisten Staatsbahnbezirke durchgeführten Reformtarifs. Dies brachte für die Provinz Posen im Gegensatz zu den Erhöhungen, die die Umarbeitung des Lokaltarifs der Oberschlesischen Eisenbahn veranlaßte, wünschenswerte Ermäßigungen mit sich. Auf wieviel sich dieselben beliefen, ersieht man aus der Tabelle VI (entnommen aus dem unten citierten Jahresbericht), in der die Frachtsätze des Tarifs der Märkisch-Posener Bahn vom 1. Juli 1877 mit denen des Staatsbahntarifs verglichen werden. Was die Beförderung von Getreide und Mehl betrifft, so besaß die Märkisch-Posener[1] Eisenbahn keinen Ausnahmetarif, stellte aber auf vielfaches Verlangen der Stadt Posen für die Route Posen-Berlin, eine der wichtigsten Relationen der Stadt Posen für den Getreide- und Mehlexport, einen Ausnahmetarif für Getreide und Mehl nach den Sätzen des Ostbahntarifs her. Diesen Tarif werden wir hier nicht behandeln, weil wir uns im umfangreichen Maße mit dem Staffeltarife der Ostbahn, bezw. des Direktionsbezirkes „Bromberg" an späterer Stelle beschäftigen werden (vgl. S. 37).

Vergleichen wir nun die Verkehrsergebnisse der Märkisch-Posener Bahn von 1877—1880.

Von den in den Jahren 1877—1880 beförderten Gütern wurden Tonnenkilometer zurückgelegt einschließlich der Viehbeförderung.

1877	1878	1879	1880
33 395 671,2	37 663 919,9	38 098 443,6	36 033 543,4
	+ 12 %	+ 13 %	+ 9 %

gegen das Jahr 1877.

Die Anzahl der auf jedes Kilometer Bahnlänge kommenden Tonnenkilometer betrug:

1877	1878	1879	18880
122 823,3	138 484,4	140 119,3	132 525,8

Im Jahre 1881 sollte die Güterbeförderung nach den Berichten der Handelskammer zu Posen um 5,22 % gegen 1880 zugenommen haben; es fehlt das Material, um dieses festzustellen, da mit dem 1. Mai 1881 die Verwaltung der Märkisch-Posener Bahn der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin übertragen und ein von dieser Behörde ressortierendes Eisenbahnbetriebsamt in Guben errichtet wurde. Das Schlußergebnis aus diesen Zahlen bleibt für uns dasjenige, daß der Verkehr gegen 1877 zugenommen hat. Das Jahr 1878 bildet den Gipfelpunkt.

[1] Jahresbericht der Handelskammer zu Posen 1881 S. 45, 46; 1882 S. 30, 31.

Tabelle VI. Frachtsätze

pro 100 kg nach dem Lokaltarif der Märkisch-Posener Bahn vom 1. Juli 1877, verglichen mit den Staatsbahntaxen vom 1. April 1882.

Von Posen nach		Entfernung in km	Eilgut Mk.	Stückgut Mk.	Allg. Wagenladungsklasse A_1 Mk.	Allg. Wagenladungsklasse B Mk.	Specialtarife A_2 Mk.	Specialtarife I Mk.	Specialtarife II Mk.	Specialtarife III Mk.
Dombrowka	1. VI. 1877	13	0,70	0,35	0,29	0,20	0,20	0,18	0,17	0,16
	1. IV. 1882		0,50	0,25	0,20	0,17	0,13	0,12	0,11	0,09
Otusch	1. VI. 1877	24	0,94	0,47	0,36	0,27	0,26	0,23	0,21	0,19
	1. IV. 1882		0,76	0,38	0,28	0,24	0,18	0,17	0,14	0,12
Buk	1. VI. 1877	29	1,04	0,52	0,39	0,30	0,28	0,25	0,23	0,20
	1. IV. 1882		0,88	0,44	0,31	0,27	0,21	0,19	0,16	0,14
Opalenitza	1. VI. 1877	38	1,24	0,62	0,45	0,35	0,33	0,29	0,26	0,23
	1. IV. 1882		1,10	0,55	0,38	0,34	0,25	0,23	0,19	0,16
Eichenhorst	1. VI. 1877	46	1,42	0,71	0,50	0,40	0,38	0,33	0,29	0,25
	1. IV. 1882		1,30	0,65	0,45	0,40	0,29	0,27	0,22	0,18
Neutomischel	1. VI. 1877	57	1,66	0,83	0,58	0,47	0,44	0,38	0,32	0,28
	1. IV. 1882		1,56	0,78	0,53	0,46	0,38	0,35	0,29	0,24
Bentschen	1. VI. 1877	74	2,04	1,02	0,69	0,57	0,53	0,45	0,38	0,32
	1. IV. 1882		1,96	0,98	0,67	0,56	0,46	0,42	0,35	0,28
Bomst	1. VI. 1877	86	2,30	1,15	0,76	0,64	0,60	0,51	0,43	0,35
	1. IV. 1882		2,26	1,13	0,76	0,64	0,52	0,48	0,39	0,31
Stentsch	1. VI. 1877	88	2,34	1,17	0,78	0,65	0,61	0,52	0,43	0,36
	1. IV. 1882		2,30	1,15	0,77	0,65	0,53	0,49	0,40	0,32
Heinersdorf	1. VI. 1877	97	2,54	1,27	0,84	0,71	0,66	0,56	0,47	0,38
	1. IV. 1882		2,52	1,26	0,84	0,70	0,58	0,53	0,43	0,34
Schwiebus	1. VI. 1877	99	2,58	1,29	0,85	0,72	0,67	0,57	0,47	0,39
	1. IV. 1882		2,56	1,28	0,85	0,71	0,59	0,54	0,44	0,34
Züllichau	1. VI. 1877	103	2,68	1,34	0,87	0,74	0,69	0,58	0,49	0,40
	1. IV. 1882		2,66	1,33	0,89	0,74	0,64	0,58	0,48	0,35
Wutschdorf	1. VI. 1877	112	2,88	1,44	0,93	0,80	0,74	0,62	0,52	0,42
	1. IV. 1882		2,86	1,43	0,95	0,79	0,68	0,62	0,51	0,37
Topper	1. VI. 1877	119	3,02	1,51	0,98	0,84	0,78	0,65	0,54	0,44
	1. IV. 1882		3,02	1,51	1,00	0,83	0,72	0,66	0,54	0,38
Rothenburg	1. VI. 1877	121	3,08	1,54	0,99	0,85	0,79	0,66	0,55	0,45
	1. IV. 1882		3,06	1,53	1,01	0,85	0,73	0,66	0,54	0,39
Neu-Kunersdorf	1. VI. 1877	126	3,18	1,59	1,02	0,88	0,82	0,69	0,57	0,46
	1. IV. 1882		3,18	1,59	1,04	0,88	0,75	0,69	0,56	0,40
Sternberg	1. VI. 1877	135	3,38	1,69	1,08	0,93	0,87	0,73	0,60	0,48
	1. IV. 1882		3,38	1,69	1,10	0,93	0,80	0,73	0,59	0,42
Crossen	1. VI. 1877	143	3,56	1,78	1,13	0,98	0,91	0,76	0,63	0,51
	1. IV. 1882		3,54	1,77	1,16	0,98	0,84	0,76	0,62	0,43
Reppen	1. VI. 1877	152	3,76	1,88	1,19	1,04	0,96	0,80	0,66	0,53
	1. IV. 1882		3,74	1,87	1,22	1,03	0,88	0,80	0,65	0,45
Merzwiese	1. VI. 1877	154	3,80	1,90	1,21	1,05	0,97	0,81	0,66	0,53
	1. IV. 1882		3,78	1,89	1,23	1,04	0,89	0,81	0,66	0,46
Guben	1. VI. 1877	173	4,22	2,11	1,33	1,16	1,08	0,89	0,73	0,59
	1. IV. 1882		4,20	2,10	1,36	1,16	0,99	0,90	0,73	0,50
Frankfurt a./O.	1. VI. 1877	174	4,24	2,12	1,34	1,17	1,08	0,90	0,73	0,59
	1. IV. 1882		4,22	2,11	1,37	1,16	0,99	0,90	0,73	0,50

Wie nahm nun die Stadt Posen an diesem Verkehr teil? Die Güterfrequenz ergiebt folgende Tabelle:

	Empfang	Versand
	Posens an Gütern überhaupt	
1877	25 394,22 t	92 204,96 t
1878	42 601,07 t	96 692,26 t
1879	32 818,51 t	94 534,82 t
1880	57 950,21 t	110 884,34 t
	Empfang	Versand Posens an Getreide
1877	974,74 t	33 530,31 t
1878	1 028,60 t	36 260,03 t
1879	753,31 t	39 157,92 t
1880	1 389,31 t	28 824,34 t
	Empfang	Versand Posens an Mehl
1877	281,21 t	4 984,07 t
1878	242,22 t	5 284,97 t
1879	345,46 t	6 806,58 t
1880	344,20 t	8 479,07 t

Diese Zahlen weisen auf eine Zunahme des Güterverkehrs der Station Posen im allgemeinen hin, sowohl was den Empfang als auch den Versand betrifft. Die Einfuhr von Getreide zeigt keine Regelmäßigkeit; der Versand dagegen nahm in den ersten zwei Jahren zu, während er 1880 sank. Die Einfuhr von Mehl nahm auch zu; die Ausfuhr stieg sogar auf das Doppelte.

Die Posen-Kreuzburger Bahn[1].

Die Einheitssätze pro tkm waren folgende:

	Stückgut	A_1	B	A_2	I	II	III
auf der Posen-Kreuzburger Bahn	10,66	6,67	6,00	5,00	4,53	3,47	2,70
auf den preußischen Staatsbahnen	11	6,7	6,00	5,00	4,5	3,5	2,6 (2,2)

Wenn man die zwei Rubriken vergleicht, so enthalten sie, abgesehen von der Stückgutklasse und dem Specialtarif III, nicht erhebliche Abweichungen. Neben den Einheitssätzen sind aber noch die Expeditionsgebühren in Vergleich zu stellen. Die Posen-Kreuzburger Bahn berechnete gleichmäßig für alle Entfernungen einen festen Satz von 20 Pf. pro 100 kg, nur hatte sie direkt im Gegensatz zu dem System der Staatsbahnen für einige Tarifklassen das Princip angenommen, die Expeditionsgebühr mit der steigenden Entfernung geringer werden zu lassen. Die Verstaatlichung hat auf den Lokaltarif der Posen-Kreuzburger Bahn nicht zu günstig eingewirkt. Unverändert blieb die Wagenladungsklasse B; durchgehends ermäßigt wurde

[1] Jahresbericht der Handelskammer zu Posen 1882 S. 24—27.

der Specialtarif III. In den übrigen Tarifklassen traten teils Ermäßigungen, teils Steigerungen ein, und zwar wurde der Nahverkehr der Bahn verbilligt im einzelnen bis um 9 Pf. pro 100 kg, während in den Relationen von mehr als 100 km Länge durchweg Verteuerungen Platz griffen. Diese letzteren bezifferten sich in maximo

bei Stückgut und in der Klasse A_2 auf 7 Pf.
im Specialtarif I. . . . . = 6 = } pro 100 kg
= = II. . . . . = 3 =

Die Erhöhungen in der Klasse A_1 waren nicht bedeutend.

Den Artikeln Getreide und Mehl hatte die Posen-Kreuzburger Bahn eine Frachtvergünstigung bewilligt; sie berechnete nicht den normalen Satz des Specialtarifs I von 4,53 Pf. pro Tonnenkilometer, sondern einen Ausnahmesatz von 4 Pf. Nach der Verstaatlichung der Bahn trat an die Stelle dieses Ausnahmetarifs der normale Satz des Specialtarifs I, 4,5 Pf. pro tkm; dies war mit einer Tariferhöhung für Getreide gleichbedeutend, soweit dasselbe über Strecken von mehr als 50 km Länge transportiert wurde. Um Beispiele anzuführen, kosteten 10 000 kg Getreide nach Ostrowo von Posen 7 Mk., von Kreuzburg bis Posen 1 Mk. mehr als nach dem Lokaltarif.

Was nun den Gesamtverkehr auf der Posen-Kreuzburger Bahn betrifft, so wurden befördert

1876	151 653,7 t
1877	190 653,3 t
1878	335 903,5 t
1879	344 561,3 t
1880	358 214,6 t

Der Verkehr hat sich also in den Jahren 1876—1880 verdoppelt. Den Versand und Empfang von Getreide zeigt die Tabelle VII. Aus dieser ersieht man, daß der Getreideverkehr nach der guten Ernte im Jahre 1878 bedeutend sich gestaltete, infolge der schlechteren Ernte im Jahre 1879 aber gesunken ist. Auch das Jahr 1880 weist einen Rückgang in dem Getreideverkehr auf infolge des Inkrafttretens des Getreidezolles im Jahre 1879. 1881 und 1882 stieg der Getreideverkehr, erreichte aber nicht seine frühere Höhe.

Die Oels-Gnesener Eisenbahn[1].

Auch in diesem Falle beginnen wir mit den Einheitssätzen pro tkm und vergleichen dieselben, ebenso wie wir früher gethan, mit denen des Reformtarifs.

[1] Jahresbericht der Handelskammer zu Posen für 1882 S. 24—27.

Tabelle VII. **Versand und Empfang von Getreide auf den Stationen der Posen-Kreuzburger Bahn für 1878—1882.**

	1878		1879		1880		1881		1882	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
Posen	3 495,4	40 515,7	13 737,0	38 280,2	9 971,9	24 413,3	9 966,1	29 402,2	5 298,3	28 195,3
Gondek	142,9	300,6	—	80,7	494,7	151,1	546,8	112,6	830,4	90,4
Schroda	3 476,8	20,4	4 148,8	100,5	110,8	344,1	3 537,4	472,4	3 537,3	212,0
Sulencin	101,0	—	212,1	—	232,5	30,3	272,7	71,2	323,7	30,4
Falkstätt	2 425,9	170,9	2 156,5	211,2	2 410,7	362,8	2 315,5	221,3	2 371,7	171,8
Jarotschin	6 988,4	1 354,9	7 975,4	382,7	5 847,9	424,4	5 912,2	255,3	5 725,2	730,1
Kotlin	1 040,5	21,0	1 272,0	20,0	1 009,2	10,2	928,6	50,5	1 701,6	20,0
Pleschen	5 732,6	60,8	5 699,1	100,2	3 651,9	90,9	4 251,1	502,5	5 802,6	100,8
Biniew	751,4	—	903,9	80,0	698,8	10,1	637,8	61,4	954,4	10,0
Ostrowo	28 200,1	21,5	20 219,4	301,7	16 624,5	494,8	16 933,2	1 159,6	22 071,5	225,5
Przygodzice	19,8	—	20,5	—	1 202,5	—	40,3	—	50,2	—
Antonin	—	—	10,0	20,0	—	20,4	30,3	—	10,1	—
Schildberg	3 325,4	159,8	3 336,2	140,4	3 063,4	151,6	3 365,0	171,1	3 042,7	90,7
Domanin	602,0	140,2	786,3	81,2	131,8	10,0	70,4	20,2	223,4	10,2
Kempen	928,5	15 630,5	291,9	21 160,6	1 222,0	18 829,1	775,2	17 891,6	192,0	23 444,9
Lenka	20,0	—	40,6	20,0	50,5	50,4	40,0	30,0	20,1	—
Pitschen	604,1	—	721,2	50,1	729,4	70,2	824,2	190,2	650,1	50,4
Kreuzburg	1245,8	704,6	481,4	983,3	1 083,0	3 071,8	2 637,5	2 200,3	1 006,5	1 084,9

Es wurden erhoben pro Tonnenkilometer[1] in Markpfennigen

	Stückgut	A_1	B	A_2	I	II	III
auf der Oels-Gnesener Bahn	11,00	6,67	6,00	5,50	4,53	3,50	2,70
auf den preußischen Staatsbahnen	11,00	6,70	6,00	5,00	4,50	3,50	2,60 resp. 2,20

Diese zwei Zeilen enthalten, abgesehen im Specialtarif A_2 und III, nicht erhebliche Abweichungen voneinander.

Wie verhielt es sich mit der Expeditionsgebühr? Die Staatsbahnverwaltung hatte für ihren Tarif, wie wir schon an anderen Stellen bemerkt haben, die Expeditionsgebühr mit der kürzeren Entfernung ermäßigt. Die Oels-Gnesener Bahn dagegen berechnete gleichmäßig für alle Entfernungen einen festen Satz von 20 resp. 12 Pf. pro 100 kg. Das praktische Ergebnis der mit der Verstaatlichung gegebenen Tarifänderungen stellte sich darnach folgendermaßen:

Unberührt blieb im Tarifsatz im allgemeinen die Wagenladungsklasse B, durchweg ermäßigt wurden die Klassen A_2 und Specialtarif III, und zwar im Betrage von 3 bis 8 Pf. pro 100 kg. Besonders dem Transport auf kurze Entfernungen kam die Tarifreduktion zugute; in den Relationen von 100 km und darüber hielten sich die früheren Sätze und die Sätze des Staatsbahntarifs meist die Wage. In Bezug auf die regulären Tarifklassen hatte die Aufhebung des Lokaltarifs der Oels-Gnesener Bahn vom 1. Juli 1877 durch den Staatsbahntarif umfangreiche Frachtermäßigungen zur Folge. Diese traten aber nicht bei dem Getreideausnahmetarif der Oels-Gnesener Bahn ein. Diese hatte dem Getreide und Mehl eine Frachtvergünstigung gewährt, indem sie diesen Artikeln einen Satz von 4 Pf. berechnete. Nach der Ersetzung des Lokaltarifs durch den Reformtarif wurden Getreide und Mehl nach Specialtarif I, d. h. 4,5 Pf. pro Tonnenkilometer befördert. Dies bedeutete eine Tariferhöhung für Getreide. So kamen bei längeren Relationen der Oels-Gnesener Bahn Frachterhöhungen bis 8 Mk. heraus.

Auch an dieser Stelle schildere ich die Verkehrsergebnisse, soweit das Material zur Verfügung stand.

Der Verkehr auf der Oels-Gnesener Bahn hat sich folgendermaßen entwickelt:

	überhaupt	an Getreide	an Mehl
1877	116 903,0 t	27 631,0 t	732,4 t
1878	128 348,6 t	34 035,1 t	621,5 t
1879	157 841,8 t	33 447,7 t	915,2 t
1880	161 102,2 t	25 942,0 t	1 372,2 t
1881	209 102,0 t	28 828,0 t	2 076,0 t
1882	258 058,0 t	28 828,0 t	?

[1] Diese Sätze sind wirkliche, keine Maximalsätze.

Die Zahl der gefahrenen Tonnen nahm bis 1881 regelmäßig zu, bis sie im Jahre 1882 sich sogar verdoppelt hatte. Was den Verkehr von Getreide betrifft, so sehen wir in den angeführten Zahlen ebenso wie bei den der Posen-Kreuzburger Bahn die Wirkungen der Mißernte im Jahre 1879 und der Einführung des Getreidezolles deutlich vor Augen; infolge des Inkrafttretens des letzteren sank der Getreideverkehr ganz bedeutend. Hand in Hand ging nicht damit der Verkehr von Mehl; mit Ausnahme vom Jahre 1878 nahm derselbe zu; im Jahre 1881 stieg er fast auf das Dreifache.

Es muß hier noch erwähnt werden, daß zwischen den vier behandelten Bahnen Verbandstarife bestanden einerseits mit Staatsbahnen, andererseits mit anderen Privatbahnen. Diese Verbandstarife waren meist direkte Tarife; sie bestanden aus einem Kilometerzeiger und einer Kilometertariftabelle. So war für die Provinz Posen einer der wichtigsten der Preußisch-Oberschlesische Verbandstarif. Ein Wirrwarr von Tarifen, in dem jede Privatbahn durch Eintritt in den Verband nur ihre Existenz zu wahren suchte — da infolge der immer mehr vor sich gehenden Verstaatlichung der Bahnen und infolge des Baues von Eisenbahnlinien auf Staatskosten für sie die Stunde des Untergangs geschlagen —, in dem die eine Stadt mehr begünstigt wurde als eine andere, so z. B. kamen direkte Tarife zwischen Posen und der Oels-Gnesener Bahn erst im Jahre 1882 zustande, weil die Direktion der letzteren mehr der Stadt Breslau geneigt war.

Da die vorliegende Arbeit die Tarifpolitik für Getreide und Mehl im Auge hat, so gelangen wir, wenn wir das Vorhergesagte kurz zusammenfassen, zu dem Resultat, daß die Verstaatlichung der Oberschlesischen, Märkisch-Posener, Posen-Kreuzburger und Oels-Gnesener Bahnen eine Verteuerung der Transporte der betreffenden Artikel von mindestens 7 % und nicht über 9 % pro Tonnenkilometer nach sich zog.

B. Tarifpolitik der Staatseisenbahnen in der Provinz Posen „was den Transport von Getreide und Mehl betrifft" innerhalb der Grenzen des Deutschen Reichs. Ihre Wirkungen.

a. Die Periode von der Verstaatlichung bis 1891.

Nach den Bestimmungen des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs werden Getreide, Mehl und Mühlenfabrikate zu dem Frachtsatze des Specialtarifs I, 4,5 Pf. für ein Tonnenkilometer bei Versendung von mindestens 10 000 kg in einem Frachtbrief, und zu 5 Pf. für ein Tonnenkilometer bei Versendung von mindestens 5000 kg in derselben Weise (Wagenladungsklasse A_2) auf

der Eisenbahn befördert, während die Kleie [1] als Abfallprodukt zu dem Frachtsatze des Specialtarifs II 3,5 Pf. verladen wird. An Expeditionsgebühren werden außer den genannten Streckensätzen erhoben pro 100 kg:

bis 50 km 6 Pf.
51—100 = 9 =
ab 101 = 12 =

In dem Specialtarif I wird unter Getreide „Getreide aller Art" als Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Mais, Hirse und Buchweizen, ferner Hülsenfrüchte, auch geschälte, erwähnt [2]. „Die Anführung [3] eben bezeichneter Artikel ist nach dieser Fassung nur als eine beispielsweise anzusehen. Es fallen also alle hier nicht genannten Getreidearten unter diese Position, ebenso die Unterarten der genannten, z. B. die von Weizen „Spelz". Da ferner eine Einschränkung nicht gemacht ist, gebührt der Specialtarif I den verschiedenen Getreidearten in dem Zustande, in welchem sie als Getreide in den Handel kommen, also auch „gereinigt"; „ferner Hülsenfrüchte, auch geschälte," hierunter sind nach Absicht des Tarifs, die, wie Getreide, zum Genuß von Mensch oder Tier dienenden Hülsenfrüchte aller Art in dem Zustande zu verstehen, in welchem sie als Hülsenfrüchte in den Handel kommen, also die geschälten, getrockneten Früchte der betreffenden Pflanzen. Nicht unter diese Tarifposition fallen die in Hülsen oder Schotenform vorkommenden Früchte anderer Pflanzenarten, die anderen als Nahrungszwecken dienen, z. B. zum Färben, Gerben, ferner ebensowenig Hülsenfrüchte in frischem Zustande als frische Gemüse und die unter der Position „Feld- und Gartenfrüchte" erwähnten Artikel." Getreide (Weizen, Roggen, Gerste) geröstet rangiert ebenfalls im Specialtarif I.

Zu den Mühlenfabrikaten wird nach dem Specialtarif I Mehl aus Getreide oder Hülsenfrüchten, auch Braunmehl, Spelz- und Griesmehl,

---

[1] Die Äußerungen der zuständigen Behörden der Provinz Posen betreffs der Versetzung sämtlicher Futtermittel des Specialtarifs II inkl. Kleie in den Specialtarif III waren verschieden, bald bejahend, bald verneinend.

[2] Getreide aller Art und Hülsenfrüchte wie im Specialtarif I genannt (ausgenommen geröstetes Getreide), ferner geschältes Getreide und Getreide- (Weizen-, Mais-, Hafer- u. s. w.) Keimlinge werden „als Stückgut verladen" nach dem Specialtarif für bestimmte Stückgüter befördert zu dem Frachtsatze von 8 Pf. für das Tonnenkilometer. An Expeditionsgebühren werden erhoben:

von 1—10 km 10 Pf.	von 41—50 km 14 Pf.	von 81— 90 km 18 Pf.
= 11—20 = 11 =	= 51—60 = 15 =	= 91—100 = 19 =
= 21—30 = 12 =	= 61—70 = 16 =	über 100 = 20 =
= 31—40 = 13 =	= 71—80 = 17 =	

Mehl ist in diesem Specialtarif nicht angeführt; wohl aber Fleischfuttermehl, Kleie, Maiskuchenmehl und Ölkuchenmehl, die unter die Position „Futtermehl" fallen. Siehe Deutscher Eisenbahngütertarif Teil I Abt. B. Gültig vom 1. Januar 1900.

[3] F. Lehmann, Erläuterungen zum deutschen Eisenbahntarif. Wiesbaden 1889.

Gerstenmehl, Maismehl, Graupen, Grütze, Gries, gerollte Gerste, geschältes und geschrotenes Getreide, sowie Futtermehl gerechnet. Alle anderen in Mühlen verarbeiteten Stoffe, z. B. Oelkuchenmehl, fallen nicht unter diese Position.

Die Eisenbahn befördert[1] somit die Fabrikate zu demselben Preise wie das Rohprodukt. Welche Gründe bei der auf den ersten Blick auffälligen gleichen Tarifierung von Mehl und Getreide mitgespielt haben, schildert Heinsius[2] in seinen „Allgemeinen Tarifvorschriften" auf Seite 35. „An sich erscheint es unkonsequent, daß das Rohprodukt oder besser Halbfabrikat Getreide zu dem gleichen Satze tarifiert, wie das daraus gewonnene Fabrikat Mühlenfabrikate. Die gleichmäßige Tarifierung ist jedoch aus der Erwägung hervorgegangen, daß durch die infolge der Gleichheit der Tarifierung ermöglichten Transporte von Getreide und Mühlenfabrikaten die Mühlenindustrie in den Getreide produzierenden Gegenden entwickelt werden würde, während sie sonst an die Konsumtionsplätze gewiesen worden wäre. Einerseits ist es von wirtschaftlicher Bedeutung, die Mühlenindustrie in den meist industriearmen Getreideproduktionsgegenden zu ermöglichen, andererseits gebietet es das volkswirtschaftliche Interesse, daß die bei der Mühlenfabrikation entstehenden Abfälle, welche für die Landwirtschaft von größtem Werte sind, auch direkt an Ort und Stelle der Produktion unter Vermeidung unwirtschaftlicher Transportkosten verwertet werden können."

Von den Momenten, welche hauptsächlich seiner Zeit für die Zuweisung von Getreide und Mehl in den Specialtarif I maßgebend waren, verdienen nach Hampke in seiner unten citierten Schrift und jedenfalls mit Recht Erwähnung folgende:

1. Die durchschnittlich gleiche Höhe des Frachtsatzes auf den Staats- und Privatbahnen vor dem Inkrafttreten des Reformtarifs.

2. Die große Masse des jährlich auf der Eisenbahn bewegten Getreides und Mehles.

In neuester Zeit ist von den königlich bayerischen Staatseisenbahnen bei der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnverwaltungen der Antrag gestellt worden, Mehl und Mühlenfabrikate aus dem Specialtarif I in die allgemeine Wagenladungsklasse zu versetzen. Dieser Antrag ist in der Sitzung des Bezirkseisenbahnrates zu Bromberg am 25. Nov. 1898 einstimmig abgelehnt worden. Auch die beiden Handelskammern zu Posen

[1] Dr. C. Hampke, Gleiche oder verschiedene Tarifierung von Getreide und Mehl im deutschen Eisenbahnverkehr, in den Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik. Dritte Folge. Vierter Band. Jena 1892.

[2] Heinsius, Die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation. Berlin 1885.

und Bromberg haben sich entschieden gegen diesen Antrag ausgesprochen, und zwar die erstere in einem ausführlichen Schreiben[1] an die Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau. Die hauptsächlichsten Gründe gegen diesen Antrag sind folgende:

„In dem Regierungsbezirk Posen wird Roggenmehl in kleinen Mengen eingeführt, aber infolge der Überproduktion in großen Quantitäten auf weitere Entfernungen, und zwar hauptsächlich per Bahn versandt. Der Wasserweg wird wegen der schwachen Leistungsfähigkeit der Warthe, in der Hauptsache aber deshalb weniger für die Mehltransporte gewählt, weil er für manche Mühlen, beispielsweise in Lissa und Ostrowo, und für viele Relationen, wie für den Mehlversand von Posen nach Schlesien und Königreich Sachsen, gar nicht in Betracht kommt. Wird die Mehlfracht verteuert, so wird dadurch naturgemäß der Absatz des Roggenmehles für die großen und mittleren Mühlen, die für den Eisenbahnversand von Mehl auf weitere Entfernungen nur in Betracht kommen, erschwert und verringert. Diese Mühlen müssen ihren Betrieb einschränken, wenn es ihnen nicht gelingt, auf Kosten der kleinen, in der näheren Umgebung vorhandenen und nur Roggen vermahlenden Wind- und Wassermühlen sich in dieser ein neues Absatzgebiet zu erobern, bezw. das vorhandene zu erweitern. Also werden durch die Versetzung des Mehles in die allgemeine Wagenladungsklasse nicht nur die großen und mittleren Mühlenbetriebe geschädigt, sondern auch die kleinen. Weizenmehl wird nur in kleinen Quantitäten aus dem Regierungsbezirk Posen ausgeführt, dagegen in größeren Mengen per Bahn und zu Wasser eingeführt. Wird nun die Eisenbahnfracht für Mehl verteuert, so ist es selbstverständlich, daß sich die Weizenmehlzufuhren mehr dem Wasserwege zuwenden.

„Soweit die Mühlen im Regierungsbezirke Posen ihr Getreide nicht per Achse heranholen, beziehen sie es ausschließlich per Bahn. Wenn nun das Getreide billiger verfrachtet wird als Mehl, so ist zu erwarten, daß das Getreide, welches bisher in Gestalt von Mehl versandt wurde, künftig unverarbeitet zur Versendung gelangt, und daß damit der einheimischen Mühlenindustrie der Getreideeinkauf erschwert werde. Die Verhältnisse, die seiner Zeit für die gleiche Tarifierung maßgebend waren, haben sich nicht geändert. Auch wird Mehl in den Nachbarländern nicht zu höheren Frachtsätzen befördert wie Getreide; durch die fragliche Maßnahme würde also die einheimische Mühlenindustrie schlechter gestellt als die ausländische".

Was nun die Ansicht der Landwirte betrifft, daß nach Erhöhung der

[1] Jahresbericht der Handelskammer zu Posen 1898 S. 85—87.

Mehlfracht die Mühlen mehr als bisher einheimisches Getreide verarbeiten werden, so wird in diesem Schreiben der Handelskammer darauf hingewiesen, daß die Mühlen Posens in der Regel nur inländisches Getreide verarbeiten (vgl. dazu Seite 6).

Das eben Gesagte hat auch Geltung für die Mühlenindustrie im Regierungsbezirk Bromberg[1]. Jede Tariferhöhung würde hier die Müllerei bedeutend schädigen, denn sie bildet im Wirtschaftsleben dieses Regierungsbezirkes einen sehr wesentlichen Bestandteil. Einmal gehört sie zu den bedeutenden Gewerbebetrieben in einer relativ industriearmen Gegend, und alsdann ist sie eine der wichtigsten Stützen der Landwirtschaft.

Was den Mehlversand der Mühlen im Bromberger Bezirke betrifft, so betrug derselbe:

auf Entfernungen von km	von Großmühlen[2]	von sämtlichen Mühlen
1— 100	5 691 t	26 405 t
101— 200	7 660 t	13 059 t
201— 300	1 328 t	3 460 t
301— 400	4 139 t	6 769 t
401— 500	702 t	1 390 t
501— 600	153 t	303 t
601— 700	321 t	381 t
701— 800	166 t	466 t
801— 900	334 t	334 t
901—1000	285 t	285 t
1001—	78 t	78 t

Die Getreide- und Mehlgrundtaxen sind seit Einführung des Reformtarifs bis jetzt, abgesehen von Ausnahmetarifen, welche — wie wir später sehen werden — sei es nur für bestimmte Relationen, sei es nur für specielle Getreidearten, sei es nur für Mehl allein Geltung haben, und mit Ausnahme der Zeit des Staffeltarifs in den Jahren 1891—1894, und des seit 1895/96 zur Geltung gelangten Tarifs zur Ausfuhr über See und Landesgrenze auf allen preußischen Staatseisenbahnen, nicht ermäßigt worden. Das eben Gesagte gilt auch selbstverständlich von der Beförderung des Getreides und Mehles auf den Staatseisenbahnen der Provinz Posen.

Letztere gehört zu den Teilen der preußischen Monarchie, für welche seit längerer Zeit ein Ausnahmetarif für Getreide und Mehl besteht. Es handelt sich um den Tarif im Bereiche des Eisenbahndirektionsbezirkes Bromberg[3],

[1] Jahresbericht der Handelskammer zu Bromberg für 1898, S. 14.

[2] Als Großmühlen sind solche gerechnet, die jährlich mehr als 6000 t Mehl herstellen.

[3] Bericht der Eisenbahndirektion zu Bromberg 1881.

d. h. im Nordosten und Nordwesten. Diesem Ausnahmetarif ist auf Entfernungen bis 50 km der bei den preußischen Staatseisenbahnen gültige Einheitssatz (Specialtarif I) von 4,5 Markpfennigen pro Tonnenkilometer zugrunde gelegt. Auf weitere Entfernungen fällt der Einheitssatz des Ausnahmetarifs in der Weise, daß auf Entfernungen von

50—400 km	3,8	Markpfennige pro Tonnenkilometer.	
401—450 =	3,7	+ 6 Pf. von 1— 50 km	
451—500 =	3,6	+ 9 = = 51—100 =	
501—550 =	3,5	+ 12 = über 100 km	
551—600 =	3,4	an Expeditionsgebühren.	
601—651 =	3,3		
651—800 =	3,2		

eingerechnet werden.

Dieser Tarif wurde 1881 mit der Behauptung angegriffen, daß durch denselben die Einfuhr russischen Getreides begünstigt werde[1]. Daraufhin wurde eine Untersuchung bezüglich dieses Tarifs seitens der Direktion der ehemaligen königlichen Ostbahn angestellt. Diese ergab: daß bei Aufhebung dieses Ausnahmetarifs der wesentlich höhere Frachtsatz von 4,5 Markpfennigen pro Tonnenkilometer erhoben werden, und diese Frachterhöhung nicht das Ausland, sondern der Händler und einheimische Produzent zu zahlen haben würde. Von dem gesamten Getreideverkehr der damaligen königlichen Ostbahn entfielen 1878/80 160 685 t, 25 % des Gesamtverkehres, auf den Import aus Rußland, und von diesen wurden noch 64 371 t, also 40 %, auf Entfernungen von 1—50 km zu dem normalen Frachtsatze von 4,5 Pf. befördert. Die übrigen 60 % verteilten sich mit 77 358 t (57 %) auf Entfernungen von 50—400 km, 13 120 t (3 %) auf Entfernungen über 450 km. Auf diese 60 % reduzierte sich demnach die Transportermäßigung im Verkehr mit Rußland. Von größerer Tragweite war die Frachtermäßigung für das inländische Getreide; denn 263 936 t = 54 % des Gesamtverkehrs wurden zu jenen Ausnahmetarifen befördert. Es war somit ganz klar, daß überwiegend der inländische Produzent durch Aufhebung dieses Ausnahmetarifes benachteiligt wäre. Auch wies die vergleichende Verkehrsstatistik der Jahre 1877—1879 deutlich nach, daß trotz des Ausnahmetarifes der Import aus Rußland ganz erheblich gesunken war. Er betrug

1877/78	408 862 t =	1/2 des Gesamtverkehres
1878/79	221 468 t =	1/3 = =
1879/80	160 685 t =	1/4 = =

Dadurch schien erwiesen, daß dieser Ausnahmetarif fast gar keinen Einfluß auf die Einfuhr ausländischen Getreides hatte und der Vorteil dieses

[1] Bericht der Eisenbahndirektion zu Bromberg 1881.

Tarifes vorwiegend den einheimischen Produzenten und Händlern zugute kam. Allerdings muß hier bemerkt werden, daß die Statistik mit Vorsicht zu gebrauchen ist, da in die untersuchten Jahre der russisch-türkische Krieg, sowie die Einführung des deutschen Zolles fällt.

Die Politik[1], das ausländische Gut nicht billiger als das nationale zu befördern, wurde namentlich vom Fürsten Bismarck befürwortet. In seiner großen Rede[2] vom 8. Mai 1879 zur Begründung seiner neuen Handelspolitik, insbesondere des autonomen Zolltarifs, beklagte Bismarck, daß in der ganzen Debatte die Frage der Eisenbahntarife, ohne welche der Zolltarif keine Selbständigkeit, keine Sicherheit und keine Wirkung habe, nicht erwähnt worden sei. Demselben Geiste entsprach die Erklärung[3] Maybachs am 8. November 1879. „Wenn es sich darum handelt, ein Eisenbahn- oder ein Landesinteresse zurückzustellen," sagte Maybach, „so bin ich geneigt, das Eisenbahninteresse zurückzustellen. Insbesondere kann ich nicht zulassen, daß ausländische Produkte beim Transport begünstigt werden. Eine solche Tarifpolitik ist nur eine Folge der Zersplitterung unseres Eisenbahnwesens. Jede Eisenbahn hat nur die Bedürfnisse ihres Netzes im Auge, ohne sich darum zu kümmern, daß andere Gebiete dadurch geschädigt werden."

Eine Ersetzung des vorher behandelten Bromberger Ausnahmetarifs durch den Satz des Specialtarifs I würde nicht unwesentlich auf den Handel

[1] Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, 3. Sept. 1898 S. 1033.

[2] „Ich habe in der Debatte (über den Zolltarif) die Erwähnung eines Gebietes vermißt, ohne welches der Zoll keine Selbständigkeit, keine Sicherheit und keine Wirkung hat, das ist die Frage der Eisenbahntarife. Sie schwebt allerdings auf einem anderen Gebiete, sollte aber womöglich gleichzeitig gelöst werden, denn es ist unmöglich, eine Zollpolitik unabhängig von der Eisenbahnfrachtpolitik zu treiben. Solange die Tendenz unserer Eisenbahnen darauf gerichtet ist, wohlfeiler in das Land hereinzuführen, als sie das, was Ausfuhr ist, herausführen, solange haben wir einen Gegenzoll gegen unseren Zolltarif, eine Einfuhrprämie, die beispielsweise im Getreide, wie ich mich in dem Briefe an Herrn von Thüngen geäußert habe, häufig das Doppelte, manchmal das Drei- und Vierfache des Zolles betragen kann. Solange wir diesen Krebsschaden unserer Produktion haben, daß jedes deutsche, einheimische, nationale Gut teuerer gefahren wird als das ausländische, solange kann bei Massengütern kein Grenztarif helfen. Zu meiner Freude hat in Preußen in der Eisenbahnpolitik eine Umkehr seit Jahr und Tag schon stattgefunden, in den Staatsbahnen der verbündeten Staaten hoffe ich, daß diese bald eintreten wird, wenn auch bisher der Thaler, der aus den Eisenbahnrevenüen kommt, noch einen höheren Wert zu haben scheint wie derjenige, der aus anderen Finanzquellen herrührt. Vielleicht sind die Eisenbahnminister in den Einzelstaaten mächtiger als die Finanzminister, ich weiß nicht, woran das liegt".

[3] Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, 3. Sept. 1898 S. 1037.

einwirken. Ein Waggon Getreide von Bromberg nach Berlin (333 km) kostete nach dem Ausnahmetarif und kostet noch jetzt 139 Mark, im Falle der Erhöhung des Satzes auf den Specialtarif I würde derselbe Wagen fortan 162 Mk. kosten, also um 23 Mk. mehr. Da, wie wir im allgemeinen Teil gesehen, zu den Hauptabsatzgebieten des Posener Getreides und Mehles auch Brandenburg mit Berlin gehört, und dieser behandelte Ausnahmetarif von der östlichen Grenze bis Berlin Geltung hat, so zeigt wohl dieses eben erwähnte Beispiel, wie günstig auch jetzt die Wirkungen dieses Tarifs für die Landwirtschaft und den Getreidehandel sind. Von einer Begünstigung Rußlands durch diesen Tarif kann man auch jetzt nicht sprechen, da wenigstens die Einfuhr von Getreide aus Rußland in die Grenzen der Provinz Posen (siehe Anhang Tabelle II) wesentlich infolge der Getreidezölle abgenommen hat.

Wie schon oben gesagt, gingen anfangs der achtziger Jahre die Privatbahnen der Provinz Posen allmählich in die Hände des Staates über. Ihre Lokaltarife wurden nun beseitigt, an ihre Stelle traten die Gütertarife mit den Staatsbahntaxen. Der Berechnung der neuen einheitlichen Tarife wurden überall die kürzesten Entfernungen zu Grunde gelegt.

Es ist lehrreich, die Ursachen der häufigen Umwandlungen dieser Staatsbahngütertarife in Posen für Getreide und Mehl zu verfolgen, denn es ergiebt sich die überraschende Thatsache, daß nicht immer principiellen Erwägungen, sondern manchmal bloß einem zufälligen Umstande die eine Eisenbahnstrecke den billigeren Tarif zu verdanken hatte vor der anderen.

Für die Relationen Posen-Berlin und Posen-Küstrin waren früher die Sätze des preußisch-oberschlesischen Verbandstarifs maßgebend. In diesem Tarife bestanden für Getreide und Mehl Ausnahmesätze, die unter Zugrundelegung der im Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg gültigen Taxen gebildet waren; die Frachten, welche für Getreide und Mehl im Verkehr zwischen Posen einerseits und Berlin (255 km) wie Küstrin (186 km) andererseits nach jenem Verbandstarif zur Erhebung gelangten, betrugen 1,09 bezw. 0,87 Mark pro 100 kg (Einheitssatz 3,8 Pf. + 12 Pf. Expeditionsgebühr). Als nun die bezeichneten Relationen aus dem preußisch-oberschlesischen Verbandstarif ausschieden und in den Lokaltarif für den Direktionsbezirk Berlin, in dessen Getreideausnahmetarif Posen nicht aufgenommen war, übergingen, erfuhren die Sätze für Getreide und Mehl von Posen nach Berlin und Küstrin eine Erhöhung von 0,18 resp. 0,14 Mk. pro 100 kg nach dem Specialtarif I. Erst auf Antrag der Handelskammer wurden die früheren Tarifsätze wiederhergestellt. Diese Ausnahmesätze bestehen jetzt noch im Berlin-Stettin-Schlesischen Güterverkehr, und zwar zwischen Posen, den

Stationen der früheren Oels-Gnesener Bahn und denen der Posen-Stralkowo-Bahn einerseits und Berlin und wenigen Stationen des Berliner und Stettiner Direktionsbezirkes wie z. B. Kolberg andererseits. Nach den pommerschen Seehäfen gilt seit 1895 der Seehafenausnahmetarif, der weiter unten behandelt werden wird, doch bleiben, soweit sich nach den für Getreide bereits bestehenden Ausnahmetarifen für einzelne Entfernungsstufen niedrigere Frachtsätze als nach dem Seehafen-Ausnahmetarife ergeben, diese niedrigen Sätze daneben in Geltung.

In dem am 1. April 1895 herausgegebenen Lokaltarif des Eisenbahndirektionsbezirkes Breslau, zu dem der südliche Teil der Provinz Posen gehörte, waren die Ausnahmetarife der früheren Oels-Gnesener und Posen-Kreuzburger Bahnen nicht mehr zu finden. In diesem ganzen Bezirk zahlte und zahlt noch jetzt Getreide und Mehl die Fracht des Specialtarifs I mit Ausnahme der Relation Posen-Stralkowo, auf der der Bromberger Getreide- und Mehltarif Geltung hat. Wir haben schon oben nachgewiesen, inwieweit die Ersetzung der auf den beiden genannten Privatbahnen gültigen Ausnahmetarife durch Einstellung der normalen Sätze des Specialtarifs I Frachtverteuerungen zur Folge hatte. Trotzdem ein Bedürfnis wohl vorlag, diese Ausnahmetarife zu behalten — denn Schlesien ist das Hauptabsatzgebiet des Posener Brotgetreides, — trotzdem sich die Majorität im Bezirkseisenbahnrate Breslau damals im bejahenden Sinne entschied, wurden diese Ausnahmetarife beseitigt und zwar aus folgendem Grunde. Ich gebe hier die Stelle aus dem Berichte über die Ausnahmetarife in den Anlagen zu den Berichten des Preußischen Hauses der Abgeordneten 1885 wörtlich wieder: „Die in den Lokaltarifen der Posen-Kreuzburger- und Oels-Gnesener Bahn bei der Beseitigung der Getreideausnahmetarife eingetretenen geringen Erhöhungen sind durch gleichzeitige Ermäßigungen derselben Tarife mehr als ausgeglichen worden."

Dem zufälligen Umstand, daß am 1. April 1883 die Strecke Posen-Thorn-Bromberg, die bis dahin der Eisenbahndirektion Breslau unterstanden hatte, der Verwaltung der Bromberger Direktion überwiesen wurde, verdankt beispielsweise die Station Posen Frachtermäßigungen, die sich für einen Wagen Getreide bis auf 10 Mk. belaufen. Man kommt nun unwillkürlich auf den Gedanken, warum der schon oben behandelte billigere Bromberger Getreidetarif nicht auf den südlichen Teil der Provinz Posen ausgedehnt wurde; denn vergleicht man z. B. für die Jahre 1883/84[1] und 1896/97 die Provinz Posen in Bezug auf Produktion und Verkehr von Getreide

[1] Jahresbericht der Handelskammer zu Posen 1884 S. 15. 17.

mit Ost- und Westpreußen, die Tarifvergünstigungen genießen, so wird man zugeben müssen, daß die Basis der Frachtermäßigung, ein umfangreicher Umsatz, in der Provinz Posen mehr als anderswo vorhanden ist.

Folgende Zusammenstellung bringt uns die Produktion und den Verkehr von Getreide (Roggen, Weizen, Gerste, Hafer) in den Provinzen Ost- und Westpreußen und Posen in den Erntejahren 1883/84 und 1896/97 zur Anschauung.

		Ost- u. Westpreußen	Posen
Produktion von Getreide	1883/84	1 244 000	615 000
	1896/97	1 618 093	990 606
Bahnverkehr innerhalb der Bezirke	1883/84	81 000	72 000
	1896/97	147 868	146 979
Bahnversand aus den Bezirken	1883/84	140 000	101 000
	1896/97	193 041	248 405

Das prozentuale Verhältnis zwischen Produktion und Umsatz stellt sich folgendermaßen:

		Ost- u. Westpreußen	Posen
Produktion von Getreide	1883/84 / 1896/97	100 %	100 %
Bahnverkehr innerhalb der Bezirke	1883/84	7 %	12 %
	1896/97	9 %	14 %
Bahnversand aus den Bezirken	1883/84	11 %	16 %
	1896/97	11 %	24 %

Diese Ziffern beweisen schon die Thatsache, daß für den Getreidebau der Provinz Posen die Eisenbahn eine ganz besondere Bedeutung hat.

Dieser Umstand tritt noch deutlicher hervor, wenn man sich auf Weizen und Roggen beschränkt.

Ein Vergleich der Produktions- und Umsatzzahlen ergiebt:

		Ost- u. Westpreußen	Posen
Produktion von Roggen und Weizen	1883/84	772 000	450 000
	1896/87	1 077 115	770 437
Bahnverkehr innerhalb der Provinzen	1883/84	58 600	61 000
	1896/97	110 566	113 930
Bahnversand aus den Provinzen	1883/84	100 000	94 000
	1896/97	150 014	192 731

Bei Einstellung der prozentualen Ziffern erhält man folgendes Resultat:

		Ost- u. Westpreußen	Posen
Produktion von Roggen und Weizen	1883/84 / 1896/97	100 %	100 %
Bahnverkehr innerhalb der Provinzen	1883/84	8 %	14 %
	1896/97	10 %	14 %
Bahnversand aus den Provinzen	1883/84	13 %	21 %
	1896/97	13 %	25 %

Während sonach 1883/84 in den Provinzen Ost- und Westpreußen der Lokalverkehr und Versand von Roggen und Weizen per Bahn nur 1/5 der Produktion umfaßt, stellen jene Transportmengen in der Provinz Posen 1/3 der Produktion dar. Ich bemerke, daß das Jahr 1896/97 noch mehr zu Gunsten Posens spricht.

Die vorstehenden Ziffern beweisen schlagend, daß an der Frage, in welcher Weise die Getreidetarife gebildet werden, die Provinz Posen mehr als andere Korndistrikte interessiert ist.

Die Provinz Posen erfreute sich und erfreut sich noch jetzt eines Ausnahmetarifes, nämlich desjenigen für Mehl[1] zwischen bayerischen und württembergischen Stationen einerseits und der Station Posen andererseits. Der Grund dazu war folgender: Im Verkehr von Schlesien und Posen nach Bayern[2] und Württemberg, wurden von den österreichischen Eisenbahnverwaltungen auf den Bahnlinien durch Böhmen für eine Reihe von Frachtartikeln, insbesondere für Mehl, Frachtvergütungen gewährt. Dieses Verfahren nötigte dazu, für Mehl im Verkehr von Breslau und Posen nach Bayern auf den deutschen Bahnstrecken über Kohlfurt ebenso niedrige Frachtsätze zu bewilligen.

Der Einheitssatz dieses Tarifs belief sich durchschnittlich auf 3,7 Pf. pro km + 6 Pf. Expeditionsgebühr. Die Fracht von Posen nach München (877 km) beträgt für 100 kg Mehl 3,26 Mk.

Ein Blick im Anhang auf die Tabellen II n, o, in denen der Verkehr von Mehl zwischen Bayern und Württemberg einerseits und Posen andererseits verzeichnet wird, läßt deutlich erkennen, daß diesem Tarif vom Posenschen Standpunkte keine größere Bedeutung beigelegt werden kann; denn von 1885—1897 wurden jährlich von Posen nach Bayern und Württemberg durchschnittlich nur 50 t Mehl versandt. Dadurch ist aber der Einwand gegen diesen Ausnahmetarif seitens des Verbandes deutscher Müller, daß die Bevorzugung der posenschen Mühlen eine Schädigung anderer Provinzen bedeute, soweit Bayern und Württemberg in Betracht kommen, widerlegt. Es bleibt aber nach der Darstellung die Anomalie, daß Mehl hier gegen alle Principien der Wertklassifikation billiger als Getreide gefahren wird.

Die Motive, die für die Getreidetarifpolitik der Eisenbahnen seit der Verstaatlichung bis 1891 eine ausschlaggebende Rolle spielten, waren wohl

---

[1] Bericht über die Ausnahmetarife 1885. Verhandl. des Landeseisenbahnrats.

[2] Vergleiche: Die Getreide- und Mehltarife der Bayerischen Staatsbahnen von Martin Roßmann S. 24.

zugleich fiskalischer und schutzzöllnerischer Natur. Es trat mehrfach eine Verteuerung des Getreidetransportes gegen die Privatbahnzeit ein. Das russische Getreide wurde zwar ferngehalten, aber auch das posensche erfuhr im Absatz nach ferneren Gegenden des Deutschen Reiches eine Hemmung. Wie wir gesehen haben, war die Tarifregelung eine ziemlich bureaukratische. Ausnahmen bestanden nur in dem Festhalten an dem bereits von Privatbahnen Geschaffenen. Es wurde der Bromberger Staffeltarif beibehalten und auf die Relation Posen-Berlin ausgedehnt. Dagegen erlitt der Absatz nach Oberschlesien durch die Tarifreform einen nicht unbedeutenden Schaden.

b) Die Periode 1891—1894.

Die im vorigen Abschnitte geschilderten Staatsbahntarife bestehen noch bis jetzt. Sie erfuhren aber in den Jahren 1891—94 eine zeitweilige Änderung durch die Einführung des Getreidestaffeltarifs auf allen preußischen Staatseisenbahnen. Zur Behandlung dieses Staffeltarifs[1] und seiner Wirkungen auf den Versand von Getreide und Mehl aus der Provinz Posen gehen wir nun über. Der Inhalt desselben lautete:

Getreide aller Art: Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Mais und Hülsenfrüchte, Buchweizen sowie Mühlenfabrikate (Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, Braunmehl, Spelz- und Griesmehl, Maismehl, Graupen, Grütze, Gries, gerollte Gerste, geschrotenes Getreide- und Futtermehl) tarifieren folgendermaßen:

An den vollen regelrechten Frachtsatz des Specialtarifs I (4,5 + 12) für 200 km wurden von 201—300 km 3 Pf., von 301 km ab 2 Pf. für das Tonnenkilometer ohne Abfertigungsgebühr angestoßen; hiernach stellen sich die Streckeneinheitssätze für das Tonnenkilometer nach Abzug von 12 Pf. Abfertigungsgebühr für 100 kg bei 300 km auf 4 Pf., bei 400 km auf 3,5 Pf., bei 500 km auf 3,2 Pf. bei 600 km auf 3,0 Pf., bei 800 km auf 2,75 Pf., bei 1000 km auf 2,6 Pf.

Über die Veranlassung zu diesem Staffeltarife wird mitgeteilt: „Auf Antrag der beiden Häuser des Landtags ist die königliche Staatsregierung in eine eingehende Untersuchung eingetreten über die wirtschaftlichen und finanziellen Folgen, welche eine erhebliche Herabsetzung der Eisenbahntarife für Getreide und Mühlenfabrikate auf weitere Entfernungen in fallender Skala haben würde. Diese Untersuchung wurde von den beteiligten Ressorts der Ministerien des Handels, der Landwirtschaft, der Finanzen und der öffent-

[1] Bericht über die Ausnahmetarife 1892 in den Verhandlungen des Landeseisenbahnrats.

lichen Arbeiten unter gleichzeitiger Beleuchtung der Gesamtentwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse der einzelnen Gebiete der Monarchie eingeleitet.

„Wenn dieselbe zur Zeit der Einführung des Staffeltarifs für Getreide als völlig abgeschlossen noch nicht betrachtet werden konnte, so haben doch die inzwischen eingetretenen Verhältnisse, insbesondere die in Folge der andauernd nassen Witterung sich ungünstig gestaltenden Ernteaussichten und das seitens der russischen Regierung erlassene Ausfuhrverbot für Roggen die königliche Staatsregierung veranlaßt, mit der Einführung von Ermäßigungen für die Beförderung von Getreide und Mühlenfabrikaten in der Form von Staffeltarifen auf den Staatsbahnen alsbald und zwar zunächst versuchsweise vorzugehen, um eine unter den zeitigen Verhältnissen etwa zu befürchtende Schwierigkeit in der Ernährung der Bevölkerung abzuschwächen".

Dieser Tarif wurde mit Gültigkeit vom 1. September 1891 in Kraft gesetzt. Die normalen Frachtsätze bis zur Entfernung von 200 km blieben unverändert, ebenso der Ausnahmetarif für Getreide und Mehl, der im Bezirke der Eisenbahndirektion Bromberg galt, soweit er niedriger war als der neue Tarif.

Seit Einführung des Staffeltarifs war bis zu seiner Aufhebung am 1. August 1894 längere Zeit verstrichen, und derselbe konnte seine Wirkungen in je einem vollen Jahre nach der ungünstigen Ernte von 1891 und der reichen Ernte von 1892 sowie durch längere Zeit nach der ergiebigen Ernte von 1893 äußern. Dieser Staffeltarif ermöglichte, Getreide oder Mehl aus der Provinz Posen nach dem Westen des Deutschen Reiches zu versenden, wohin die Beförderung infolge der hohen Frachten bisher ausgeschlossen war. Dies kann durch folgendes Beispiel nachgewiesen werden.

Zur Zeit des Staffeltarifs kostete die Tonne Getreide an Fracht

von Gnesen nach Plauen. . .	(523 km)	17,70 Mark	
		jetzt 24,70 "	= 7 Mark mehr
von Gnesen nach Köln a. Rh.	(807 km)	24,60 "	
		jetzt 40,30 "	= 15,70 Mark mehr,

die normalen Sätze schließen hier einen Versand nahezu aus, da dieselben die Preisunterschiede ganz erheblich übersteigen. Denn normale Verhältnisse und Bedingungen sowie Qualitätsgleichheit der Waren vorausgesetzt, pflegt in Sachsen der Getreidepreis etwa 15 Mk., am Rhein etwa 25 Mk. höher im Durchschnitt als in der Provinz Posen zu sein.

Trotz der Möglichkeit, auf weite Entfernungen Getreide zu versenden, hat der Staffeltarif nicht eine wesentliche Verschiebung in den Absatzgebieten für das in der Provinz Posen geerntete Getreide zur Folge gehabt. Schlesien, Mitteldeutschland (d. h. Königreich Sachsen und Provinz Sachsen mit

Thüringen) und Brandenburg mit Berlin haben (siehe Anhang Tabelle II) nach wie vor über 90 % des Versandes der Provinz Posen an Brotgetreide aufgenommen. Allerdings hat der Versand an Brotgetreide nach Sachsen in einer Entfernung über 400 km gerade während der Zeit der Staffeltarife bedeutend zugenommen, er hat sich im Jahre 1893 sogar verdoppelt, während er nach Schlesien in einer Entfernung über 200 km von 102 290 Tonnen auf 87 687 Tonnen gesunken ist. Der Versand von Getreide nach dem Südwesten Deutschlands hat absolut zugenommen, im Vergleich aber mit dem übrigen Versande blieb er von ganz geringer Bedeutung. Von einer Überflutung des Westens und Südens Deutschlands durch Posener Getreide und Mehl infolge der Staffeltarife kann nicht die Rede sein. Der Versand von Mehl von Posen nach dem Südwesten ist von keiner Bedeutung.

Wenn wir nun das Facit dieser eben geschilderten Wirkungen des Staffeltarifs für den Versand des Posener Getreides und Mehles ziehen, so müssen wir sagen: „Die direkte Eisenbahnbeförderung von Getreide und Mehl aus Posen nach dem Westen und Süden Deutschlands hat sich in mäßigen Grenzen gehalten, indem die wesentlichen Wirkungen der Staffeltarife sich auf mittlere Entfernungen beschränkt haben."

Es sind aber die billigen Schiffsfrachten, mit denen die Bahnfrachten aus Posen nach dem Süden und Westen Deutschlands garnicht konkurrieren können. Das zeigt folgendes Beispiel, entnommen aus den Verhandlungen im Hause der Abgeordneten: „Nach der Rheinprovinz und Rheinhafenstationen versandte die ganze Provinz Posen während des ganzen Jahres 1893 (siehe Anhang Tabelle IIk) an Roggen 3739 Tonnen. Von Mitte Mai bis Juni desselben Jahres wurden in dem kleinen mecklenburgischen Hafen Rostock vier große eiserne Frachtdampfer mit Roggen beladen, welche nach Rotterdam gingen und von dort nach Köln schwammen. Jeder dieser Dampfer hatte zwischen 70—80 Wagenladungen, ungefähr 3200 Tonnen zusammen; also während der kurzen Zeit beschafften diese Dampfer annähernd so viel, was die ganze Provinz Posen in einem Jahre dorthin schickte."

Auch die von Süddeutschland[1] gegen diese Staffeltarife geführte Klage, daß namentlich der Preisdruck im Süden und Westen dadurch herbeigeführt würde, hatte keinen Rechtfertigungsgrund[2]. Folgende Vergleichung der

---

[1] Besonders wurde von den Nürnberger Müllern geklagt.

[2] Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik von Conrad. Dritte Folge. VII. Band, S. 314.

Preise zwischen Posen einerseits, Magdeburg, Mannheim und München andererseits ergiebt keinen Anhalt, daß mit der Einführung jener Tarifbegünstigung eine erhöhte Ausgleichung und damit ein Druck auf die Preise des Westens ausgeübt wurde.

Roggenpreise

	1886—90	1891	1892	1893
Posen	129	198	168	123
Magdeburg	145	211	175	136
Unterschied . . .	16	13	7	13

Weizenpreise

	1886—90	1891	1892	1893
Posen	167	221	187	145
Magdeburg	176	222	186	155
Unterschied . . .	9	1	1	10

Roggenpreise

	1886—90	1891	1892	1893
Posen	129	198	168	123
München	162	210	181	145
Unterschied . . .	33	12	13	22

Weizenpreise

	1881—90	1891	1892	1893
Posen	167	221	187	145
München	189	239	205	174
Unterschied . . .	22	18	18	29

Roggenpreise

	1886—90	1891	1892	1893
Posen	129	198	168	123
Mannheim	156	218	188	154
Unterschied . . .	27	20	20	31

Weizenpreise

	1886—90	1891	1892	1893
Posen	167	221	187	145
Mannheim	203	241	204	178
Unterschied . . .	36	20	17	33

Von einem Drucke auf die Mehlpreise des Südens und Westens Deutschlands infolge der Zufuhren von Mehl aus Posen durch die Staffeltarife, konnte noch weit weniger die Rede sein, da der Versand von Mehl aus Posen nach dem Süden und Westen Deutschlands überhaupt ein minimaler ist und auch während der Zeit der Staffeltarife ein solcher geblieben war (siehe Anhang Tabellen IIa—p).

Der Druck auf die Getreidepreise könnte allerdings auf indirektem Wege dadurch erfolgt sein, daß Getreide Posener Provenienz in Zwischengebiete

stärker eingedrungen und aus diesen anderenfalls dort konsumiertes Getreide nach dem Südwesten abgelenkt hätte. Doch fehlt mir das dazu erforderliche Material, um dies feststellen zu können.

Ich muß noch einer Wirkung dieses Staffeltarifs gedenken, die zwar sich nicht auf die ganze Provinz Posen bezieht, sondern speciell die Stadt Posen[1] und die in ihrer Nähe gelegenen Mühlen angeht. „Der Tarif wirkte hemmend auf den Posener Getreidezwischenhandel und somit auch auf die Müllerei in allernächster Umgebung Posens, da die Durchfrachten von den in der Provinz zerstreut liegenden Stationen nach den Absatzgebieten des Posener Getreides wesentlich billiger waren als die Summen der einzelnen Frachtsätze, wenn mit Unterbrechung in Posen verfrachtet wurde. Diese Frachtunterschiede (siehe Tabelle VIII entnommen aus dem unten citierten Handelskammerbericht), die für größere Entfernungen erheblich wuchsen, führten zur Umgehung Posens und zur Entblößung des Posener Marktes von Zufuhren. Infolgedessen wurde den Mühlen der Stadt Posen der Rohstoff teils entzogen, teils verteuert."

Recht bedeutend war das finanzielle Interesse des Staates, das für die Beibehaltung der Staffeltarife sprach; denn die Einführung dieser hatte eine Mehreinnahme von etwa 5 Millionen Mark an Frachten zur Folge, die einen Reingewinn von 2—3 Millionen Mark ergaben.

In den Jahren 1891—1894 versuchte die Regierung, durch Staffeltarife den Abstoß der Überschüsse nach den deutschen Deficitgebieten zu ermöglichen. Dieser Versuch, der finanziell recht erfolgreich war, scheiterte schließlich an der Stimmung der Interessenten des Westens und Südens.

c) Die Periode 1894—1898.

Um die mit dem Reichsgesetz vom 14. April 1894 über die Aufhebung des Identitätsnachweises verbundenen Vorteile auch den von den Küsten entfernteren binnenländischen Plätzen zugute kommen zu lassen, besteht im Lokal- und direkten Verkehr der preußischen Staatseisenbahnen von 101 km Entfernung ab ein Ausnahmetarif zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern, bei welchem an den regelrechten Frachtsatz des Specialtarifs I (4,5 + 12) für 101 km bis 400 km 1,43 Pf. für das Tonnenkilometer ohne Abfertigungsgebühr angestoßen sind. Die Streckeneinheitssätze für das Tonnenkilometer stellen sich (nach Abzug von 120 Pf. Abfertigungsgebühr) bei 200 km auf 2,95 Pf., bei 300 km auf 2,43 Pf.,

[1] Jahresbericht der Handelskammer zu Posen 1890.

[2] Bericht über Ausnahmetarife 1896 in den Landeseisenbahnratsverhandlungen.

Tabelle VIII.

Frachtbenachteiligung der Stadt Posen im Getreideverkehr.

Verkehr von	Verkehr nach	Entfernung km	Mit Berechnung in Posen Mark	In Durchfracht Mark	Zu Ungunsten Posens weniger Mark
Pudewitz	Breslau	193	105	99	6
	Leipzig	386	163	149	14
Samter	Breslau	198	107	101	6
	Leipzig	393	165	151	14
Obornik	Breslau	196	106	100	6
	Leipzig	390	164	150	14
Rogasen	Erfurt	521	194	176	18
	Leipzig	404	171	153	18
Inowrazlaw	Breslau	252	139	128	11
	Leipzig	465	197	165	32
	Halle a. S.	491	202	170	32
Pleschen	Berlin	342	151	140	11
Wongrowitz	Breslau	229	120	111	9
	Leipzig	423	178	157	21
Kreuz	Breslau	249	127	117	10
Schneidemühl	Breslau	261	131	120	11
Wreschen	Leipzig	407	172	153	19
Stralkowo	Leipzig	426	179	157	22
Gnesen	Leipzig	409	172	154	18
Znin	Breslau	252	138	118	20
	Leipzig	436	196	165	31
Schroda	Erfurt	509	188	174	14
Alexandrowo	Breslau	305	159	133	26
	Leipzig	518	217	176	41
Deutsch-Eylau	Breslau	391	188	149,5	38,5
	Leipzig	594	246	191	55
	Halle a. S.	620	251	196	55
Allenstein	Breslau	450	214	162	52
	Leipzig	663	272	205	67

bei 400 km auf 2,2 Pf. Dieser Tarif wurde im Jahre 1895 eingeführt. Gemäß der Güterbewegungsstatistik auf den deutschen Eisenbahnen vom Jahre 1898 kann man von einer Wirkung dieses Tarifs auf den Versand des Posener Getreides nach den Seehäfen sprechen, namentlich nach den west- und ostpreußischen, wohin Posen im eben genannten Jahre an Roggen 9629 Tonnen versandte.

Ein dem vorigen ganz gleich gebildeter Ausnahmetarif zur Beförderung der Ausfuhr über die Landesgrenze, besteht auch für den Verkehr der preußischen Staatsbahnen zur Ausfuhr nach Belgien, Frankreich, den Niederlanden, der Schweiz und Oesterreich.

Vom 13. Dezember 1897 ab gilt zur Erleichterung des Wettbewerbes des inländischen Getreides mit dem russischen in den Ostseehäfenstädten ein Ausnahmetarif[1] nach Danzig, Königsberg und Memel, dessen Frachtsätze entsprechend den gleichen Bestimmungen in den russischen Seehäfentarifen nur für solche Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps, Rübsaat, Malz, Mühlenerzeugnissen und Kaffeeersatzmitteln zur Anwendung kommen, die auf den Bestimmungsstationen (Häfen) von den Eisenbahnstationen zur Entladung kommen und durch Landfuhrwerk oder zu Wasser abgefahren oder auf Lager genommen, also nicht unmittelbar von der Eisenbahn weiter befördert werden. Die Sätze dieses Tarifs sind, wie folgt, gebildet:

1—100 km	2,6 Pf. pro tkm	+ 6 Pf. Expeditionsgebühr bis 50 km
101—200 =	2,4 = = =	+ 9 = = von 51—100 km
201—300 =	2,3 = = =	
301—400 =	2,2 = = =	+ 12 = über 100 km pro 100 kg.

Dieser Tarif wurde von dem westpreußischen Zweigverbande deutscher Müller in einer Eingabe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vom 2. Februar 1898 angegriffen, weil die Mühlen an den drei Hafenplätzen ihr Getreide aus dem Produktionsgebiete der Binnenmühlen weit billiger als diese bezogen und sogar mit ihren Mühlenfabrikaten den Binnenmühlen in deren nächstgelegenem Absatzgebiet Konkurrenz machten; von den Mühlen des Bromberger Bezirkes wurden ähnliche Klagen laut. Deshalb beschloß die Handelskammer zu Bromberg[2], die gewünschte Aufhebung des besagten Ausnahmetarifs *entschieden abzulehnen*, dagegen die betreffende Eingabe dahin zu befürworten, „daß dieser Ausnahmetarif ohne Einschränkung der Verkehrsrelationen auch auf den Binnenverkehr im Gebiete der Eisenbahndirektionen Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr. auszudehnen ist." Da der fragliche Ausnahmetarif auch den Getreidehändlern und Müllern des Posener Bezirks den Getreideeinkauf in ihren Bezugsgebieten, namentlich in Westpreußen, erschwerte, unterstützte die Handelskammer zu Posen[3] die fragliche Eingabe dahingehend, „entweder den Ausnahmetarif nach den drei Seestädten sofort außer Geltung zu setzen, oder wenn dies nicht angängig, den Tarif allgemein einzuführen."

Seit 1. Januar 1898 gilt für Getreide und Mehlfabrikate von ostdeutschen Stationen nach preußischen und sächsischen Grenzstationen mit Österreich ein Ausnahmetarif (Ostdeutsch-Böhmischer Getreideausnahmetarif).

[1] Bericht über die Ausnahmetarife 1897 in den Landeseisenbahnratsverhandlungen.

[2] Jahresbericht der Handelskammer zu Bromberg 1897 S. 15.

[3] Jahresbericht der Handelskammer zu Posen 1898 S. 59.

Derselbe beruht nicht auf einem einheitlichen, sondern auf einem gestaffelten Streckensatze in ganz kleinen Teilen von 2—5 km. Die Sätze sind folgende:

1— 5 km	2 Pf.	pro	Tonnenkilometer
6— 11	= 1	=	=	=
11—100	= 0,5	=	=	=
101—300	= 0,2	=	=	=

Die Nebengebühren sind dieselben wie die des Specialtarifs I. In Verbindung mit der Aufhebung des Identitätsnachweises hat dieser Tarif sehr günstig auf das Getreidegeschäft der Provinz Posen gewirkt. Es ist dadurch möglich gewesen, große Quantitäten Getreide nach Böhmen zu versenden, wo im Jahre 1897 die Ernte sehr schlecht ausgefallen und infolgedessen ein erheblicher Import von Getreide notwendig geworden war. Der Getreidehandel der Provinz war in der Lage, dorthin diejenigen Getreidemengen abzusetzen, welche überschüssig waren und von dem lokalen Konsum resp. der Mühlenindustrie zur Zeit der Anlieferung nicht aufgenommen werden konnten.

Infolge der staffelförmigen Bildung dieses Ausnahmetarifs hat das Getreidegeschäft namentlich im nördlichen Teil der Provinz Posen erhebliche Vorteile erfahren. Jedoch hat derselbe Tarif in bestimmten Teilen des Posener Bezirkes und für bestimmte Berufszweige auch eine Benachteiligung hervorgerufen. Die Mühlenindustrie, insbesondere die der Stadt Posen, leidet an zu geringem Angebote guter Ware, weil die letztere direkt nach Böhmen geht. Diese Thatsache schädigt auch den Posener Getreidehändler. Ungünstig ist die Wirkung dieses Tarifs auch auf die Landwirtschaft in manchen Gegenden, wie bei Fraustadt und Lissa, weil infolge der staffelförmigen Bildung desselben die dortigen Getreidehändler gar nicht imstande sind, nach Böhmen zu versenden und dementsprechend nur niedrige Preise beim Einkauf bieten können. Infolge des großen Getreideangebotes sanken die Preise in Böhmen. „Wenn diese Thatsache," heißt es in dem unten citierten Jahresbericht der Handelskammer zu Posen[1], „naturgemäß auch preisdrückend auf den Posener Getreidemarkt wirkte, so sei andererseits wohl anzunehmen, daß der rege Geschäftsverkehr mit Böhmen im ersten Vierteljahr einen sonst wahrscheinlichen Rückgang der Preise verhindert hat."

Mit dem 20. September 1898 sind die im Ausnahmetarif enthaltenen Frachtsätze für eine Reihe von sächsisch-österreichischen Grenzstationen im Interesse der sächsischen Landwirtschaft aufgehoben. Am 23. Oktober traten außer Kraft die Frachtsätze von sämtlichen Stationen des Eisenbahn-

[1] Jahresbericht der Handelskammer zu Posen 1898 S. 58.

direktionsbezirkes Breslau, sowie von der Station Pitschen des Eisenbahndirektionsbezirkes Posen. Unterm 9. November 1898 ist die Einbeziehung 14 weiterer Stationen des Bromberger[1] Bezirkes in obigem Tarif nach Seidenberg, Liebau, Halbstadt, Mittelsteine und Mittelwalde genehmigt worden.

Fassen wir das im letzten Zeitabschnitt Gesagte zusammen, so können wir sagen: Die Periode seit 1894 ist die der Exporttarife. Dieselben sind niedrig und bilden in Verbindung mit der Aufhebung des Identitätsnachweises gewissermaßen eine Nachahmung der Zuckerprämienpolitik.

d) Die Stellung der Provinz Posen in den internationalen Verbandstarifen, was die Tarifierung von Getreide und Mehl betrifft.

Die erheblichen Abweichungen, welche der im Jahre 1877 zur Durchführung gelangte Reformtarif gegenüber den Eisenbahnfrachtsystemen anderer Länder aufwies, haben in den Jahren 1879 und 1880 verschiedene internationale Eisenbahnverbandstarife ins Leben gerufen. So ist auch die Provinz Posen mit einer größeren Zahl Stationen fremder Länder durch direkte Tarife[2] verbunden worden. Für die Tarifierung von Getreide und Mehl sind für unser Gebiet von Bedeutung: der Deutsch-Russische, Deutsch-Polnische, Ostdeutsch-Österreichische bezw. Ostdeutsch-Ungarische, Rumänisch-Galizisch-Deutsche Verband. Deshalb wollen wir im folgenden deren Getreide- und Mehltarife einer Behandlung unterziehen.

Deutsch-Russischer Verband[3].

Derselbe ist am 1. Januar 1880 in Kraft getreten. Für Getreide und Mehl wurde ein Ausnahmetarif eingeführt, dessen Einheitstaxen sich bei Versendung von 5000 kg pro Pud und Werst auf $^1/_{80}$ Kopeken stellten (d. h. 4,2 Pf. pro tkm), dagegen bei Versendung von 10 000 kg $^1/_{80}$ bis $^1/_{45}$ Kopeken pro Pud und Werst (d. h. 4,2—2,8 Pf. pro tkm) ausmachten.

Die Tarife des Verbandes waren Schnitttarife[4]. Der Schnittpunkt

---

[1] Jahresbericht der Handelskammer zu Bromberg 1898 S. 22.

[2] Direkte Tarife sind solche, in welchen die Gesamtfrachten zwischen den Stationen zweier oder mehrerer Bahnen enthalten sind. Sie zeichnen sich aus meistenteils durch einen Frachtbrief, direkten Wagendurchgang, eine Expeditionsgebühr, direkte Kartierung und Umrechnung. So Ulrich in seinem Werke: Das Eisenbahntarifwesen im allgemeinen u. s. w. Berlin 1886 S. 31.

[3] Jahresbericht der Handelskammer zu Bromberg 1879 und zu Posen 1880.

[4] Schnitttarife, d. h. es werden eine oder mehrere dazu nach ihrer geographischen

für die Relationen war jedesmal eine der deutsch-russischen Grenzstationen; für die die Provinz Posen betreffenden Relationen liegt er in Alexandrowo oder Wirballen.

Die Sätze, welche in den Tarif für die Strecke Posen-Schnittpunkt eingestellt worden sind, betrugen pro 100 kg Getreide resp. Mehl in Ladungen à 10 000 kg.

I. Posen-Wirballen . . 508 km 2,23 Mk.
II. Posen-Alexandrowo 163 = 0,79 = } (4,2 Pf. pro tkm + 12 Pf.)

Mit dem Erscheinen des 6. Nachtrages zum deutsch-russischen Gütertarif, gültig vom 1. Januar 1881, war die Tarifstellung der Stadt Posen um ein Erhebliches verbessert. Die Positionen pro 100 kg im Getreide- und Mehltarif in Ladungen à 10 000 kg wurden nämlich ermäßigt und zwar:

I. in Relation Posen Schnittpunkt =
508 km auf 1,89 statt 2,23 Mk. . (3,5 Pf. pro tkm + 12 Pf. für 100 kg)
II. in Relation Posen Schnittpunkt =
163 km auf 0,74 statt 0,79 Mk. . (3,8 Pf. pro tkm + 12 Pf. für 100 kg)

Durch diese Tarifreduktion erlangte die Stadt Posen eine derjenigen Positionen, welche die an der Ostbahn gelegenen Stationen nach dem Staffeltarif für Getreide und Mehl bereits besaßen. Nach dem für den Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg gültigen Gütertarif vom 1. Juli 1880 betrugen nämlich die Frachtsätze für Getreide und Mehl auf eine Entfernung von

508 km 1,89 Mk.
163 = 0,74 = } pro 100 kg

Die zugebilligten Frachtsätze für Getreide genoß die Stadt Posen nur kurze Zeit. Bereits unterm 17. Februar 1881 erfolgte eine Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Bromberg, laut welcher die eben erwähnten Ausnahmetarife für Getreide in Wegfall und dafür die in dem am 1. April 1881 in Kraft getretenen Preußisch-Oberschlesischen Verbandstarif aufgeführten Sätze zur Geltung gelangten. Nach diesem letzteren Verbandstarif betrugen aber die Getreidefrachten

für Posen-Alexandrowo. . 0,79 Mk.
= Posen-Wirballen. . . 2,23 = } (4,2 pro tkm + 12 Pf. pro 100 kg)

Solche Erhöhungen äußerten wiederum ihre Rückwirkung auf den Deutsch-Russischen Verbandstarif, in dem thatsächlich die Frachtsätze für die oben erwähnten Relationen erhöht wurden.

Lage geeignete Stationen als Schnittpunkte genommen, bis zu welchen von den diesseits und jenseits gelegenen Stationen die Tarifsätze berechnet und in den Tarif aufgenommen werden. Durch Addieren der beiden Frachtsätze bis zum Schnittpunkte findet man den Gesamtfrachtsatz zwischen zwei diesseits und jenseits gelegenen Stationen. Siehe Ulrich a. a. O. S. 34.

Daß solche Frachtverteuerungen auf den Getreidehandel Posens mit Rußland erschwerend wirken mußten, bedarf wohl keiner Erörterung. Als aber die Strecken Posen-Gnesen-Thorn und Posen-Kreuz dem Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg mit seinem vielgenannten Ostbahnstaffeltarife einverleibt wurden, traten für die Stadt Posen und für alle an den oben erwähnten Linien gelegenen Stationen wiederum Frachtermäßigungen ein. Ein Beispiel überaus schwankender staatlicher Politik.

Der Deutsch-Russische Verbandstarif erfuhr im Laufe der Zeit eine mannigfache Umarbeitung, jenachdem die russischen Bahnen ihre Tarifpolitik änderten. Im Verkehr mit Rußland gelangen seit 1889 die auf russischen Stationen zur Aufgabe gelangenden und nach deutschen Binnenstationen bestimmten Getreidesendungen infolge Ermangelung direkter Getreidefrachtsätze an der Grenze zur Umkartierung [1].

Von dem Einfluß des Bromberger Staffeltarifs auf den Getreideversand aus Rußland nach der Provinz Posen wurde schon oben gesprochen.

Deutsch-Polnischer Verband.

Derselbe ist am 1. Juni 1879 in Kraft getreten. Der Schnittpunkt für die die Provinz Posen betreffenden Relationen liegt in Alexandrowo. Bei der Beförderung von Getreide und Mehl, welche im Verbandstarife in einer Ausnahmefrachtklasse rangierten, die mit der des Deutsch-Russischen Verbandes identisch war, kamen z. B. für Posen-Alexandrowo dieselben Tarifänderungen vor, wie im Deutsch-Russischen Verbande. Mit den Eisenbahnen Polens bestehen, nachdem die direkten Tarife russischerseits im Jahre 1889 gekündigt waren, direkte Tarife nicht, so daß der Güterverkehr an der Grenze auf die Umkartierung angewiesen ist. Seit 1. Nov. 1897 gilt der direkte Deutsch-Warschauer Verbandstarif. Der Verkehr mit Polen ist, was Kleie betrifft, recht bedeutend. Polen versandte im Jahre 1898 an Kleie 35 881 Tonnen auf der Eisenbahn nach Posen.

Ich muß hier auf die Art der Beförderung des russischen Getreides

[1] Seit dem 13. August 1898 bestehen direkte Tarife für Getreide, Hülsenfrüchte, Ölsamen, Mehl und Mühlenfabrikate einschließlich Kleie und Ölkuchen von Rußland nach Deutschland und den Niederlanden über Alexandrowo und Sosnowice, und zwar gelten diese Tarife nur für einige Stationen der Provinz Posen, nämlich Gnesen, Inowrazlaw, Mocker, Mogilno, Pudewitz, Wongrowitz und seit 1. April 1899 für Bromberg; für die Richtung von Rußland rechnet dieser Tarif für die deutschen Strecken die in Deutschland geltenden Einheitssätze ein. Bei der Beförderung von Mehl ermäßigt sich die Fracht für die russischen Strecken um 20 %. Bei den Specialtarifen werden Abfertigungsgebühren nicht erhoben.

nach den deutschen Binnenplätzen aufmerksam machen. Getreide kann aus Rußland des Sackzolls wegen nur in loser Schüttung importiert werden. Diese Maßregel bereitet beim Umladen an der Grenze große Schwierigkeiten und ist mit Kosten verbunden.

Ostdeutsch-Österreichischer, Ostdeutsch-Ungarischer und Rumänisch-Galizisch-Deutscher Verband[1].

Alle eben bezeichneten Verbände sind im Jahre 1880 in Kraft getreten; alle hatten direkte Ausnahmetarife für Getreide und Mehl mit Posen, dieselben änderten sich, je nachdem die Einheitssätze für die Beförderung der genannten Artikel eine Änderung auf den verschiedenen Bahnen Österreichs, Ungarns, Rumäniens, Galiziens erfahren hatten. Anfangs der achtziger Jahre waren dieselben höher als die des deutschen Specialtarifs I: so kostete der Getreidefrachtsatz pro 100 kg für die Relation Posen-Wien (618 km) 3,05 Mk.; für die gleiche Strecke betrug die Fracht im deutschen Specialtarif I 2,90 Mk. pro 100 kg; für die Relation Posen-Budapest (778 km) 3,69 Mk.; für die gleiche Strecke betrug die Fracht im deutschen Specialtarif I 3,62 Mk. Seit 1886 werden die normalen deutschen Frachtsätze für die Einfuhr von Getreide in diesen Tarifen berechnet. Die deutsche Tarifpolitik für Getreide und Mehl zeigt wie überhaupt, so auch in diesen Verbänden eine gewisse Stagnation, mit Ausnahme der Tarifierung von Mais[2] und zwar speciell für Posen und Schlesien. Auf letztere wollen wir nun näher eingehen.

Mit Rücksicht auf den ungünstigen Ausfall der Kartoffel- und Futterernte in der Provinz Posen und Schlesien im Jahre 1882, war auf Antrag der landwirtschaftlichen Vereine der genannten Provinzen bereits für die Zeit vom 1. März bis Juni 1883 ein ermäßigter Importausnahmetarif für Mais von den Stationen der Bromberg-Czernowitz-Jassyer Bahn nach Schlesien und Posen eingeführt zu einem Einheitssatze von 3,2 Pf. pro tkm. Der Ausfall der Ernte im Jahre 1883 machte die Wiedereinführung des Tarifs bis Ende Juli notwendig. Die schleunige Einführung der ermäßigten Sätze war durch Rücksicht auf die Brennperiode geboten. Aus denselben Gründen wurde auch für das Gebiet des Direktionsbezirkes Bromberg die vorübergehende Ermäßigung der normalen Fracht für Mais von 4,5 Pf. auf 2,7 Pf. von den Stationen[3] der russischen Südwestbahn

[1] Jahresbericht der Handelskammer zu Posen 1880.

[2] Verhandlungen des Bezirkseisenbahnrates zu Bromberg und zu Breslau 1887.

[3] Dieser Teil gehört eigentlich in die Behandlung des Deutsch-Russischen Verbandes; des Zusammenhanges halber wird er hier erwähnt und kurz ins Auge gefaßt.

notwendig. Beim Ablauf der Geltungsdauer dieser Tarife wurden infolge mehrfacher Anregung aus landwirtschaftlichen und Handelskreisen von den königlichen Eisenbahndirektionen zu Bromberg und zu Breslau eingehende Erhebungen über das Bedürfnis für eine dauernde[1] Beibehaltung derselben angestellt. Die um eine gutachtliche Äußerung ersuchten landwirtschaftlichen Vereine sprachen sich fast ausnahmslos zustimmend aus, indem sie darauf hinwiesen, daß der Mais nicht nur zu Brennereizwecken sondern auch als Viehfutter Verwendung finde. Auf Grund dieser Äußerungen wurde von den Eisenbahndirektionen bei den Verhandlungen über die Regelung des direkten Verkehrs mit Rumänien auch die Herstellung eines Ausnahmetarifs für Mais von dort nach den östlichen Provinzen vereinbart und zwar zur Beseitigung bisher bestandener Frachtungleichheiten zwischen Tarifen vor- und hintergelegener Stationen auf einer einheitlichen Grundlage dahin, daß auf den preußischen Strecken

bis zu 200 km ein Einheitssatz von 3,2 Pf.		
= = 300 = = = = 3,0 =	+ 6 Pf. an	
= = 400 = = = = 2,8 =	Expeditions-	
= = 500 = = = = 2,6 =	gebühren	
über 500 = = = = 2,4 =		

für die Tonne und das Kilometer berechnet werden sollten.

Durch die der Regelung der direkten Verkehrsbeziehungen mit Rumänien entgegentretenden Schwierigkeiten verzögerte sich die Einführung dieses Ausnahmetarifs bis zum 1. März 1886, während auf gleicher Grundlage gebildete Tarife von Ungarn nach den östlichen Provinzen schon vom 1. Oktober 1885 in Geltung traten. Die durch diese Ausnahmetarife auf den preußischen Strecken gewährten Ermäßigungen betrugen gegenüber den regelrechten Sätzen der ordentlichen Tarifklasse für den Verkehr mit Posen 0,58 Mk. pro 100 kg.

Im Jahre 1887 aber wurde von verschiedener Seite die Aufhebung jener Tarife beantragt. Namentlich stellten solche Anträge der Landeskulturrat des Königreichs Sachsen, der landwirtschaftliche Centralverein der Provinz Sachsen und der Deutsche Landwirtschaftsrat. In diesen Anträgen wurde hingewiesen auf die Überproduktion von Spiritus durch vermehrte Verwendung von Mais, auf das Sinken der Spirituspreise zum großen Teil infolge der niedrigen Maistarife, auf die im Jahre 1885 erfolgte Erhöhung des Maiszolles von 0,50 Mk. auf 1 Mk. pro 100 kg, deren

[1] Vorlage betreffend Anträge auf Wiederaufhebung der Ausnahmetarife für Mais von Ungarn und Rumänien nach den östlichen Provinzen in den Verhandlungen des Landeseisenbahnrates 1887.

Wirkung durch die gewährten Ermäßigungen zum Teil wieder aufgehoben sein würde, ferner auf die thatsächliche Beseitigung des früheren Notstandes in den östlichen Landesteilen.

Ich will hier gleich bemerken, daß thatsächlich diese Maistarife im Jahre 1887 aufgehoben wurden.

Welche Wirkungen diese Maistarife auf den Verkehr der Provinz Posen ausgeübt haben, wollen wir an der Hand statistischer Daten untersuchen.

Zuerst müssen wir uns fragen, ob sich die Ernteergebnisse für Kartoffeln und Hafer von 1881—1886 gebessert haben, denn dieser Maistarif wurde eingeführt infolge der schlechten Ernte. Tabelle IX: „Die Ernteergebnisse für Kartoffeln und Hafer in der Provinz Posen" giebt uns darüber Aufschluß. Diese Ziffern zeigen uns, daß die Ernteergebnisse sich in den Jahren 1884—1886 günstiger gestalteten.

Unter Einwirkung dieser günstigeren Kartoffel- und Futterernten nahm auch der Verbrauch an Mais in den Brennereien der Provinz Posen ab. Einen Beleg erhalten wir aus der Tabelle IX 2, in der der Materialienverbrauch der Brennereien in der Provinz Posen und speciell derjenigen im Hauptsteueramtsbezirke Bromberg (nach den Zusammenstellungen in den Jahresberichten der Handelskammern zu Posen und zu Bromberg) ziffernmäßig dargestellt ist. Danach hat der Verbrauch an Getreide und anderen mehligen Stoffen inkl. Mais in Brennereien gegen 1882/83 und 1883/84 abgenommen und speciell im Hauptsteueramtsbezirke Bromberg in den letzten beiden Jahren völlig aufgehört.

Nachdem wir nun die Ergebnisse der Kartoffel- und Futterernten und den Verbrauch an Mais in den Brennereien kennen gelernt, tritt an uns die weitere Frage heran, in welchem Maße die Provinz Posen an dem Empfang von Mais aus Rumänien, Südrußland und Ungarn teilnahm. Nach der Tabelle IX 3, worin die abgefertigten Transporte an Mais aus den genannten Ländern nach der Provinz Posen verzeichnet sind, hatte der Ausnahmetarif nur im Jahre 1884 infolge der schlechten Kartoffelernte eine Bedeutung gehabt; der zu den Ausnahmetarifen beförderte Maisverkehr betrug in der Zeit vom 1. Februar bis Juli 1884, also in 6 Monaten, 171 Wagenladungen, während derselbe später in der Zeit vom 1. März 1886 bis 30. September 1887, also in 19 Monaten, sich auf 76 Wagenladungen beschränkte, d. h. um 55 % gesunken war. Tabellen IX 2 und 3 beweisen aber zugleich, daß man die Überproduktion an Spiritus und das Sinken der Spirituspreise (siehe Tabelle IX 4) in der Provinz Posen nicht allein den niedrigen Maistarifen zuschreiben durfte. Die Spirituspreise stiegen übrigens in der zweiten Hälfte des Jahres 1886.

Diesem Tarife wurde eine größere Bedeutung beigelegt, als derselbe verdiente. Es wurde allerdings mit Recht auf einen Punkt hingewiesen. Da auch der amerikanische Mais, der zu Brennereizwecken dem ungarischen und rumänischen bei weitem vorgezogen wurde, zur Verwendung kam, so erwartete man für die auf dem Wasserwege zu erreichenden Plätze bei Erhöhung des Tarifs eine Verschiebung hinsichtlich des Transportweges, d. h. Verdrängung des Bahntransportes zu Gunsten des Wassertransportes. Dies erhellt aus der Berechnung Tabelle IX 5, in der die Durchschnittspreise für rumänischen Mais + den erhöhten Frachtsätzen von rumänischen Stationen nach der Stadt Posen, mit dem Preise für den amerikanischen Mais in Stettin + Wasserfracht Stettin-Posen für 100 kg verglichen werden. Ob diese Verschiebungen thatsächlich eingetreten sind, kann man speciell für die Provinz Posen in Ermangelung einer genauen Binnenschiffahrtstatistik nicht feststellen.

Zum Schluß muß bemerkt werden, daß für die finanziellen Interessen des Staates, wie selbst der Vertreter des Ministers in der Landeseisenbahnratssitzung erklärte, soweit die Eisenbahnverwaltung hierbei in Frage kam, diese Maistarifierung ohne Bedeutung war; für die Staatseisenbahnverwaltung waren ebenso wie bei der Einführung der angefochtenen Tarife, allein die wirtschaftlichen Interessen maßgebend. Hieraus sei zu ersehen, daß die Regierung die Ermäßigung der Getreidetarife nicht aus reinem Fiskalismus geweigert habe.

Die eben geschilderten Maistarife wurden wieder als Notstandstarife infolge zweier aufeinanderfolgender schlechter Kartoffelernten in der Zeit vom 1. Februar bis Ende Juni 1892 eingeführt.

Tabelle IX, 1—5.

Tabellen zu dem Maistarif vom Jahre 1882, von Rumänien, Galizien, Ungarn, Südrußland nach Posen und Schlesien.

Tabelle IX, 1. Ernteergebnisse für Hafer und Kartoffeln in der Provinz Posen von 1880—1886.

	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886
Kartoffeln . .	99 309	99 652	111 429	93 670	99 962	97 120	115 868
Hafer	1 418 318	1 613 941	1 320 221	1 377 857	1 485 476	1 978 646	2 044 179

Tabelle IX, 2.

a) Materialienverbrauch der Brennereien in der Provinz Posen.

(Nach den Zusammenstellungen in den Jahresberichten der Handelskammer zu Posen.)

	Etatsjahr	Getreide u. andere mehlige Stoffe Tonnen	Prozent	Kartoffeln Tonnen	Prozent
Ausnahmetarife für rumänischen Mais bis 1. August 1884	1882/83	38 255	7	512 550	93
	1883/84	43 217	8	502 222	92
	1884/85	34 217	6,2	529 079	93,8
Ausnahmetarife für ungarischen Mais vom 1. Oktober 1885, für rumänischen Mais vom 1. Mai 1886 ab. . . .	1885/86	37 849	5,6	635 453	94,4
	1886/87	36 213	6	590 852	94

b) Materialienverbrauch der Brennereien im Hauptsteueramtsbezirk Bromberg.

(Nach den Zusammenstellungen in den Berichten der Handelskammer zu Bromberg.)

Etatsjahr	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Mais	Kartoffeln	Zahl der Brennereien	Umfang des versteuerten Maischraumes in Litern Millionen
	Tonnen							
1882/83	75	529	4987	—	143	85 115	69	109,5
1883/84	98	939	4727	—	566	73 766	71	101,6
1884/85	—	292	4423	—	162	84 006	71	106
1885/86	—	296	5261	278	—	104 681	73	130
1886/87	—	1931	4733	193	—	95 987	74	122

Tabelle IX, 3.

a) Versand von Mais aus Rumänien nach der Provinz Posen.

Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Septbr.	Oktbr.	Novbr.	Dezbr.	Januar bis September
1884 Tonnen						1886 Tonnen										1887 Tonnen
121	291	231	554	342	172	10	10	—	—	—	10	10	10	—	10	700

Anmerkung: Vom 1. August 1884 bis 1. März 1886 haben keine Ausnahmetarife bestanden.

b) Versand aus Ungarn nach der Provinz Posen.

November 1885 Tonnen	Januar 1886 Tonnen	Mai 1886 Tonnen
10	—	—

Anmerkung: Die Ausnahmetarife aus Ungarn bestanden seit dem 1. Okt. 1885.

c) Versand aus Südrußland nach der Provinz Posen.

Februar	März	April	Mai	Juni	Juli
100	—	—	—	—	—

Anmerkung: Mit Südrußland bestehen seit Ende Juli 1884 keine Ausnahmetarife.

Tabelle IX, 4. Kartoffelspirituspreise der Stadt Posen.

1883		
Februar	September	Preissteigerung in Prozenten gegen Spalte I
I	II	III
49,95	52,09	+ 4,3

Anmerkung: Kartoffelspiritus mindestens 80 %.

1884			
Februar	Preisminderung gegen Spalte II in Prozenten	September	Preisminderung gegen Spalte IV in Prozenten
IV	V	VI	VII
47,03	— 9,7	46,79	— 0,5

1885			
Februar	Preisminderung gegen Spalte VI in Prozenten	September	Preisminderung gegen Spalte VIII in Prozenten
VIII	IX	X	XI
41,88	— 10,4	40,27	— 3,8

1886			
Februar	Preisminderung gegen Spalte X in Prozenten	September	Preissteigerung gegen Spalte XII in Prozenten
XII	XIII	XIV	XV
35,05	— 12,9	37,57	+ 7

Tabelle IX, 5. Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.

Posen	Botosani	Dolhasca	Jassy	Liteni	Pobul	Roman	Ruginosa	Tirgul-Frumos
Durchschnittspreise für rumänischen Mais am Versandorte 7,50 Mk.								
Hierzu die erhöhte Maisfracht . . .	4,09	4,02	4,15	3,97	4,15	4,22	4,14	4,15
	pro Kilogramm in Mark							
	11,59	11,52	11,52	11,47	11,65	11,72	11,64	11,65

Preis für amerikanischen Mais in Stettin 11,29 Mark
Hierzu Wasserfracht bis Posen . . . . . 0,30 „
11,49 Mark.

Vierter Abschnitt.

Die Wasserstraßen.

Die im ganzen wasserreiche Provinz Posen gehört zum Flußgebiete der Warthe; die Weichsel bespült sie nur im Nordosten als Grenzfluß und ragt noch mit einem kleinen Stück ihres Laufes in den nördlichen Teil hinein. Die Warthe, welche im Verein mit der von ihr aufgenommenen Netze und mit Prosna den ganzen posenschen Teil des norddeutschen Flachlandes durchzieht, bereichert als eine namhaftere im Osten entspringende Ader die Oder. Die letztere verbindet mit dem Weichselgebiet der zwischen Netze und Brahe, einem Nebenfluß der Weichsel, hergestellte Bromberger Kanal. Die hohe wirtschaftliche Bedeutung dieser einzigen Wasserverkehrsstraße zwischen der Weichsel und Oder wird wohl heute niemand unterschätzen, und in dieser Überzeugung wird es wohl am Platze sein, die bestehende Wasserverbindung[1] einer Betrachtung zu unterziehen. Dieselbe besteht im Osten angefangen:

1. Aus der 13,1 km langen, bei Deutsch-Fordon in die Weichsel einmündenden, für Weichselkähne schiffbaren sogen. unteren Brahe[2]. Bei dem auf ihr vorherrschenden Verkehr in der Richtung stromaufwärts war wegen des natürlichen, erheblichen Gefälles die Bergfahrt sehr erschwert und nur durch Zuhilfenahme von Pferden möglich. Zur Erleichterung der Schiffahrt wurde alsdann eine Kettenschleppschiffahrt ins Leben gerufen. Die Kettenschleppdampfer vermochten jedoch wegen des stark gekrümmten Fahrwassers nicht genügendes zu leisten. Deshalb wurde die untere Brahe in den Jahren 1877—1879 unter Einbau von zwei Nadelwehren zu Karlsdorf und Brahnau kanalisiert. Neben dem ersten Wehr bei Karlsdorf wurde

[1] Vgl. Statistik des Deutschen Reiches. Neue Folge. Band 39. Berlin 1891. Die Stromgebiete des Deutschen Reiches. I. Teil: Das Gebiet der Ostsee. In diesem Bande speciell für diesen Abschnitt: „Das Odergebiet".

[2] Die Entwicklung der deutschen Binnenschiffahrt bis zum Ende des 19. Jahrhunderts von Schwabe. Berlin 1899 S. 91.

eine Schleuse erbaut. Das Brahnauer Wehr schließt sich an die von der Bromberger Hafenaktiengesellschaft ausgeführte Hafenanlage Brahemünde an. Dieser Hafen ist durch einen hochwasserfreien Längsdeich gegen das Weichsel-Hochwasser geschützt und durch die Hafenschleuse und einen anschließenden hochwasserfreien Querdeich in den großen Binnenhafen und den kleinen Außenhafen geschieden; ersterer ist ausschließlich als Berghafen für die von der Weichsel kommenden Flöße bestimmt. Beide zusammen nehmen eine Fläche von 50 ha ein. Die Schiffe überwintern sicherer in der Brahe, und es sind in der Regel 80, zeitweise bis zu 300 Fahrzeuge aufgestellt. Die Kosten für die Karlsdorfer Schleuse und die beiden Nadelwehre, sowie für die Regulierung des Flußbettes und der Ufer beliefen sich auf 1 146 000 Mk.[1]

2. Aus dem 26,7 km langen Bromberger Kanal[2], welcher in Verbindung mit der Regulierung und Kanalisierung der Netze in den Jahren 1873—1874 mit einem Kostenaufwande von 684 471 Thalern angelegt wurde. Derselbe verläßt die untere Brahe mit der unteren sogen. Stadtschleuse in Bromberg und steigt, die Verbindung zwischen Brahe und Netze herstellend, mit 7 Schleusen zur Scheitelstrecke, dem sogen. langen Trödel empor. Unweit der Stadt Nakel fällt er mittels zwei Schleusen zur kanalisierten unteren Netze herab, welche die weitere Fortsetzung der Wasserstraße zwischen dem Weichsel- und Odergebiet bildet. Der Bromberger Kanal,

[1] Die Anlagekosten des Bromberg-Weichsel-Hafens zu Brahemünde betrugen, wie Deutsch in seinem Bericht über die Verhandlungen des Pariser Binnenschiffahrtskongresses 1892 mitteilte, „einschließlich einer staatlichen Subvention von 200 000 Mk. im ganzen die Summe von 1 700 000 Mk., welche nach einem vorgeschriebenen Schlüssel zu tilgen sind. Aus den verbleibenden Überschüssen der Einnahme gegenüber den Auslagen entfallen vorerst 5 % auf das Aktienkapital und ziffernmäßig bestimmte Beiträge zu den verschiedenen vorgeschriebenen Reserven, bis sie die statutengemäße Höhe erreicht haben, und der eventuell weiter verbleibende Rest muß zur außerordentlichen Abschreibung verwendet werden. Seit dem 18jährigen (1874—1891) Bestande dieses Hafens, d. h. also bis zu dem Zeitpunkte des Pariser Binnenschiffahrtskongresses, sind nun aus den Einnahmen bestritten worden: die 5 %ige Dividende, ferner die volle Höhe (500 000 Mk.) des Reservefonds, die Ansammlung eines Pensions- und Unterstützungsfonds im Betrage von 52 000 Mk., und das Aktienkapital ist bis zum Betrage von 80 000 Mk. getilgt worden, so daß in weniger als 25 Jahren das Aktienkapital unter Einrechnung der Reserve getilgt sein und auch mit 5 % sich verzinst haben wird." Vgl. Holzindustrie und Verkehrsstatistik. Vorträge, erstattet bei der III. Generalversammlung des Vereins bayerischer Holzinteressenten von Kommerzienrat Otto Steinbeis und Dr. Gottfried Zoepfl. Darin: die Umschlagsanlagen und die Notwendigkeit eines Holzhafens am Maine. Von Dr. Gottfried Zoepfl S. 47, 48. Der Hafen ist jetzt Eigentum des Staates (vgl. S. 69).

[2] Vgl. Schwabes Schrift S. 92.

welcher im Laufe der Zeit mehrmals, zuletzt 1889, teilweise umgebaut wurde, ist jedoch in den Abmessungen der Schleusen unverändert geblieben. Dieselben haben eine nutzbare Länge von 44,5 – 55,5 m, eine Thorweite von 4,97—6,2 m und größte Tiefe von 1,25 m. Die größten Flußschiffe, welche auf dem Kanal verkehren, haben daher nur eine Tragfähigkeit von 125 t und dürfen nur einen Tiefgang von 1,05 m haben[1].

3. Netze. Die Schiffbarkeit derselben beginnt von dem an der russischen Grenze gelegenen Goplosee, aus dessen nördlicher Spitze die Netze tritt. Die schiffbare Strecke der Netze vom Goplosee bis zum Bromberger Kanal, einschließlich des Speisekanals des letzteren, wird die kanalisierte obere Netze genannt. Im Gebiete derselben hat eine bedeutsame mit einem Kostenaufwande von 4 500 000 Mk. ausgeführte Regulierung in den Jahren 1878—1882 stattgefunden, indem eine Wasserstraße für Fahrzeuge von 150 t Tragfähigkeit[2] bis zum Anfang des Speisekanals geschaffen worden ist. Diese Wasserstraße wird durch sechs Schleusen in Spannung gehalten. Der ausgebaute Speisekanal, welcher unterhalb Eichhorst von dem Flusse abgezweigt ist und bei Adlig Kruschen in den Bromberger Kanal mündet, wird durch zwei Schleusen gestaut und gangbar. Die Dampfschiffahrt ist wegen der vielen von der Wasserstraße durchschnittenen Seen, welche das Treideln nicht erlauben, ziemlich lebhaft. Die größeren industriellen Unternehmungen an der oberen Netze (Zucker- Soda- und Stärkefabriken) besitzen sämtlich kleine Dampfer, mit welchen sie ihre Kähne schleppen lassen.

„Auf der oben erwähnten kanalisierten unteren[3] Netze haben im Laufe der Zeit ebenfalls Regulierungen stattgefunden, ohne jedoch den erwarteten Erfolg herbeizuführen, da bei mittlerem Wasserstande und 1,1 m Fahrtiefe den Fahrzeugen höchstens eine Ladefähigkeit von 125 t gestattet werden konnte, aber selbst bei dieser geringen Ladung die Kähne in der Netze während des Sommers oft gezwungen waren, abzuleichtern und auf Eintritt des Regens zu warten, oder sie wurden bei plötzlich abfallendem Wasser verhindert, die Reise fortzusetzen. Erst nachdem es gelungen war, den Widerstand zu besiegen, welchen die Landwirtschaft über ein Jahrzehnt gegen die Kanalisierung der Netze geleistet hat, die angeblich nur Schiffahrtsinteressen dienen würde, ist es der Staatsregierung gelungen, den Ausbau der Netze mit Schleusen von den Abmessungen des Oder-Spreekanals durch-

[1] Der Oder-Spree-Kanal ist für 450 t-Schiffe, der Dortmund-Ems-Kanal für 600 t eingerichtet. Das Durchschnittsschiff von 400 t ist der Typus auf Flüssen und Kanälen.

[2] Vgl. Schwabes Schrift S. 92.

[3] Ebendaselbst S. 93.

zuführen, ein Unternehmen, das nach den bisherigen Erfahrungen, wenn auch die Schiffahrt erleichternd, vorwiegend den Meliorationszwecken der Landwirtschaft dient." Die kanalisierte untere Netze mündet bei Zantoch oberhalb Landsberg in die Warthe. Die Regulierung der Einmündung der Netze in die Warthe ist bereits in den Jahren 1872 und 1873 ausgeführt worden. Für die Tragfähigkeit der Fahrzeuge auf der Netze als der Wasserverbindung zwischen Weichsel und Oder sind die Schleusenabmessungen des Bromberger Kanals maßgebend, nach denen die Tragfähigkeit 125 t bei einem Tiefgang der Schiffe von 1,05 m nicht überschreiten darf.

4. Warthe. Die Warthe, die bei Poporzelice die russisch-preußische Grenze überschreitet, durchfließt die ganze Provinz Posen unter Berührung der Hauptstadt in einer Länge von 368 km und ergießt sich unterhalb Küstrin in die Oder. Ihre Sohle[1] liegt nach den Angaben der Schiffahrtstreibenden zur Zeit derart, daß die Fahrwassertiefe bei niedrigstem Wasserstande auf der unteren Strecke von Küstrin nach Zantoch nur 0,75 m, von Zantoch bis Schwerin a. W. nur noch 0,65 m, von Schwerin bis Obornik 0,50 m und von hier bis Posen 0,40 m unter dem Posener Nullpunkte beträgt. Ende der 80er Jahre hat die Schiffahrt auf der Warthe sehr im Argen gelegen. Es existierte damals noch kein Dampfer, der den Segler stromaufwärts und bei widrigem Winde vorwärts bringen konnte. Der Schiffer mußte bei ungünstigem Winde einfach pausieren. Es kam daher vor, daß beladene Kähne auf der Tour von Stettin nach Posen, also bei einer Entfernung von ungefähr 300 km, sechs Wochen und darüber unterwegs waren. Einige Versuche von auswärtigen Reedern, mit ihren für andere Ströme (Oder) bestimmten Dampfern hier einen Schleppschiffahrtsverkehr einzurichten, mißglückten wegen des großen Tiefgangs dieser Schiffe. Erst 1882 gelang es einer Stettiner Firma, einen regelmäßigen Verkehr zwischen Posen und Stettin herzustellen. Heute betreiben den Schleppdampferverkehr auf der Warthe drei Gesellschaften: Hermann & Co. in Stettin, die von dieser Firma mitgeleitete Stettin-Posen-Bromberger Gesellschaft und die vereinigten Wartheschiffer, Dampfschleppschiffahrtsgenossenschaft. Auf der Warthe[2] ist zwar für Fahrzeuge eine Tragfähigkeit von 175—300 t zulässig; bei den niedrigen Sommerwasserständen kann jedoch bei weitem nicht auf die volle Ausnutzung der oben angegebenen Tragfähigkeit gerechnet werden. Der Schiffahrtsverkehr[3] ist während der Schiffahrtsperiode für die

[1] Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Berlin, Juni 1896 S. 199/200.
[2] Vgl. Schwabe S. 95, 96.
[3] Jahresbericht der Handelskammer für den Regierungsbezirk Posen 1898 S. 147.

zu verfrachtenden Güter kein regelmäßiger, da in erster Linie nur landwirtschaftliche Produkte in Frage kommen, diese aber hauptsächlich im Frühjahr und Herbst verladen werden. Was die Regulierung der Warthe[1] betrifft, so war in der dem Landtage am 21. Januar 1882 vorgelegten Denkschrift vom 12. Juni 1881 als Ziel der Wartheregulierung die Herstellung einer Wassertiefe von 1,00 m bei niedrigstem Wasserstande in der Stromstrecke von Schrimm abwärts bis zur Einmündung in die Oder bei Küstrin bezeichnet worden. Für die zu diesem Zwecke notwendigen Arbeiten sollten nach der Denkschrift 2500000 Mk. verwendet werden und nach einer späteren Vereinbarung oberhalb Schrimm bis zur russischen Grenze weitere 85000 Mk., sodaß im ganzen 3350000 Mk. verbraucht werden sollten. Nachdem die in Aussicht genommenen Mittel mit dem Schluß des Rechnungsjahres 1892/93 vollständig zur Verwendung gelangt waren, wurde in der Denkschrift vom Dezember 1893 die Aufwendung von weiteren 1115000 Mk. für die Sicherung und Ergänzung der bis dahin hergestellten Regulierung, für Baggerungen und für den Ausbau des bis zur Zeit Friedrichs des Großen angelegten Kanals, in welchem die Warthe die Stadt Küstrin durchströmt, in Aussicht genommen. Im wesentlichen sollten sich die Arbeiten auf die Stromstrecke im Regierungsbezirk Frankfurt a. O. beschränken, da nur dieser Teil der Warthe der weiterhin durch die Netze und den Bromberger Kanal gebildeten Wasserstraße zwischen der Weichsel und der Oder angehört und einen regen Schiffahrtsbetrieb zeigt. Für die Etatsjahre 1895/96 und 1896/97 wurden aus den einmaligen und außerordentlichen Mitteln des Staatshaushaltsetats zusammen 200000 Mk. flüssig gemacht; davon entfielen 140000 Mk. auf die Bauausführungen im Regierungsbezirk Frankfurt a. O. und 60000 Mk. auf den Bezirk Posen; außerdem konnten für die Arbeiten in letzterem Bezirk noch 50000 Mk. aus den für dauernde Ausgaben bereiten Mitteln zur Verfügung gestellt werden. Für den Hafen bei Landsberg sind im Extraordinarium für 1896/97 106000 Mk. bewilligt.

Häfen, Ladeplätze und Anschluß an das Eisenbahnnetz auf den erwähnten Wasserstraßen.

Außer dem schon oben genannten Hafen Brahemünde liegt in Bromberg oberhalb der Schleuse II eine Privatladestelle; oberhalb der Gorzyner Brücke am langen Trödel hat die Herrschaft Potulice am südlichen Ufer

[1] Stenographische Berichte zu den Verhandlungen des preußischen Hauses der Abgeordneten 1897.

einen 120 m langen Stichkanal mit kleinem Hafen zum Verladen von Steinen u. s. w. angelegt. An der Schleuse VI und VIII, sowie bei Gorzyn an der Südseite des langen Trödels kann auf Antrag aus- und eingeladen werden.

An der kanalisierten oberen Netze besteht bei Montwy eine Überladestelle zwischen Schiff und Eisenbahn mit zwei Bollwerken von 120 und 80 m Länge. Daselbst sind zwei Krähne aufgestellt. Außerdem bestehen öffentliche Ladestellen für den Landverkehr. Verschiedene Fabriken und Anlieger haben für eigenen Gebrauch auf jedesmalige besondere Genehmigung Ladestellen hergestellt.

An der unteren kanalisierten Netze sind Hafenanlagen mit Ausnahme des Depothafens der Wasserbauverwaltung in Czarnikau, welcher nur zur Überwinterung der Baufahrzeuge benutzt werden darf, nur in Usch vorhanden. Der dortige Hafen umfaßt eine Fläche von 30 ar. Die Schiffe überwintern gewöhnlich in der Nähe ihres Heimatsortes hinter vorspringenden Ufern oder Buhnen. Anderer Winterschutz ist nicht vorhanden.

Was nun die Warthe betrifft, so entbehrt sie der Einrichtungen, die andere Flüsse längst besitzen. Die Häfen sind nur wenige an Zahl und diese dazu ganz primitiv. In der Erwähnung von Ladeplätzen beschränke ich mich nur auf die wichtigsten.

Der Hafen Orzechowo am rechten Wartheufer, 16 km unterhalb der russischen Grenze, von der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft angelegt, besitzt zwar nur für das gleichzeitige Laden von zwei Schiffen Platz, kann aber im Bedürfnisfall mit geringen Kosten für das gleichzeitige Laden von sechs Kähnen eingerichtet werden. Überwintern können daselbst vier bis sechs Kähne, die dort hinreichenden Schutz finden. Am Hafen ist auch eine Überladestelle zwischen Schiff und Eisenbahn. Die Länge des Hafenquais beträgt 90 m und der dort aufgestellte Krahn hat eine Tragfähigkeit von 50 Centnern.

Selbst die Stadt Posen hat keinen Warthehafen. Sie besitzt eine Überladestelle zwischen Schiff und Eisenbahn am Eichwalde, ferner unterhalb der Brücke eine 170 m lange massive Quaimauer, bei dem Berdychower Damm, sowie am Glacis einen Ladeplatz und in jüngster Zeit noch ein städtisches Bollwerk.

Birnbaum hat einen Hafen bekommen, der für 40 Schiffe berechnet ist; derselbe ist aber erweiterungsfähig, sodaß er 100 Fahrzeuge bergen kann.

In letzter Zeit wurde der Bau des Hafens zu Landsberg vollendet. Fischwerder besitzt am rechten Ufer eine fiskalische Abladestelle, 144 m lang; ebenda wird ein alter verlassener Flußlauf als Winterhafen benutzt. Derselbe bietet Raum für etwa 90 Schiffe, wird aber nur von etwa 50 bis 60 Schiffen aufgesucht.

Bei Küstrin Vorstadt am rechten Ufer befindet sich die Saglersche Ablage von 400 m Länge. Bei Küstrin selbst, unmittelbar oberhalb der Brücke am rechten Ufer, die Buddesche Ablage und unterhalb der Ostbahnbrücke eine Überladestelle zwischen Eisenbahn und Schiff. Sie ist auf eine Länge von 363 m, bei einer Höhe von 2—2,68 m am Küstriner Wartheпegel teilweise durch ein Faschinendeckwerk, teilweise durch eine Steinpackung befestigt. Die beiden daselbst aufgestellten Krähne haben eine Tragfähigkeit von 10 bezw. 16 Centnern.

Was die Schiffahrtssperre[1] durch Eis betrifft, so dauert dieselbe jährlich meistens vier Monate, von Anfang Dezember bis Ende März.

Es muß in diesem Abschnitt noch zweier Flüsse gedacht werden, der Küddow, einem Nebenfluß der Netze, und der Obra, einer Ader der Oder.

Die Küddow gilt nach den Ermittelungen der Handelskammer zu Bromberg in der Strecke von Schneidemühl bis Usch als ein öffentlicher und schiffbarer Fluß. Die Fahrtiefe dieser Strecke wird auf 1,5 m angegeben und ihre Wassermengen werden als drei bis viermal so reichlich wie diejenigen der Netze oberhalb Usch bezeichnet. Die Leistungsfähigkeit dieser Wasserstraße ist eine äußerst geringe, kaum nennenswerte; denn diese Wasserstraße nimmt einen Lauf von 34 km in fast einem Halbkreise mit kurzen scharfen Buchtungen und Kurven, die durch flache Ansandungen nur zeitweilig und sehr schwierig die Fortbewegung ganz kleiner Fahrzeuge gestatten[2].

Was nun die Obra betrifft, so ist sie für eigentlichen Schiffsverkehr von keiner Bedeutung, da sie nur von kleinen örtlichen Kähnen befahren werden kann. Ihr nördlicher etwa 45 km langer Arm, der Zufluß der Warthe, ist von Bentschen ab für kleine Fahrzeuge passierbar; das Einfahren in die Warthe ist ganz durch die Obramühle verhindert. Dieser Fluß ist hier deshalb erwähnt worden, weil er die Trace bildet für die projektierte Oder-Wartheverbindung, welche ihren Ausgangspunkt an der Obramündung bei Tschicherzig nehmen solle, weil die untere Obra bis zum Rudensee auf etwa 30 km für Kähne bis 10 t Last schiffbar ist, und von Ruden ab bis oberhalb Posen (durch den Obrabruch) sich der Obrakanal befindet, welcher für Lastschiffe allerdings nicht befahrbar ist.

---

[1] Vgl. Führer auf den deutschen Schiffahrtsstraßen II. Teil: Elbe- und Odergebiet S. 91 u. 93. Bearbeitet im Königl. Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

[2] Protokoll der Ausschußsitzung des Centralvereins für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt. Wasserverbindung zwischen Weichsel und Oder. Referent Handelskammersekretär Hirschberg-Bromberg. 1890 Lief. 2 S. 14.

Angesichts des jetzt immer lebhafteren Kampfes Vieler gegen den Bau von Wasserstraßen können wir nicht umhin, folgendes festzustellen:

Die Wassertiefe der Warthe entspricht noch immer bescheidenen Anforderungen nicht, da sie nur ca. 0,65 m bei dem Posener Pegel beträgt, während eine Mindesttiefe von 1 m als unbedingt erforderlich angestrebt werden muß. Die bisherigen Schiffahrtshindernisse[1] sind verblieben. Zu diesen gehört der Mangel an Sicherheitshäfen, an Lösch- und Ladeplätzen, die Mangelhaftigkeit der Brücken, endlich insbesondere die große Schleuse bei Posen. Zu dem Mangel an Lösch- und Ladeplätzen tritt der Mangel der Anschlußgeleise an Eisenbahnen zum Umschlagsverkehr hinzu. Die Brücken befinden sich auf der Warthe in recht mittelmäßigem Zustande. Hindernisse für die Schiffahrt bieten die Brücken oberhalb Posens bei Neustadt und Schrimm, unterhalb in Wronke, Birnbaum und Schwerin, endlich die Posener Walischeibrücke selbst.

Was nun den Bromberger[2] Kanal betrifft, so blieb bis 1899 der hauptsächlichste Wunsch unerfüllt, daß auf dieser wichtigen Verkehrsstraße, der einzigen Wasserverbindung zwischen Weichsel und Oder, Fahrzeuge mit größeren Dimensionen als mit denjenigen nach dem sehr begrenzten Finowkanalmaße verkehren können. Auf folgende Verbesserungen zielen die Bestrebungen insbesondere der Bromberger Handelskammer:

baldigster Umbau des Bromberger Kanals nach den Abmessungen des Spree-Oder Kanals, 55 m Länge, 8,6 m Breite,
Verbreiterung der Karlsdorfer Schleuse bis zu 9 m,
Sicherung einer größeren Fahrtiefe und
Erweiterung der Brückenjoche bis mindestens 10 m Lichtweite und bis 4 m Lichthöhe bei mittlerem Wasserstande.

Bei jetziger Sachlage beschränkt sich die Verfrachtung[3] nur auf Güter, welche auf längere Dauer keinen nennenswerten Zinsverlust geben. Auch dieser Transport ist beschränkt, und zwar wesentlich auf Wasserstrecken, auf denen, wie eben auf der Verbindung zwischen Weichsel und Oder, die leistungsfähigere und billigere Konkurrenz größerer Fahrzeuge ausgeschlossen ist. Für Verfrachtungen von höherwertigen und solchen Gütern, die über

[1] Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Berlin 15. Oktober 1897, 14. Jahrgang, Artikel: Bericht über die Hauptversammlung am 2. Oktober 1897 des Provinzialvereins für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in Posen.

[2] Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Berlin 1. Juli 1898, V. Jahrgang, Artikel: Bericht über die 4. ordentliche Hauptversammlung des Ostdeutschen Fluß- und Kanalvereins zu Bromberg am 9. Juni 1898.

[3] Jahresbericht der Handelskammer zu Bromberg 1895 S. 16. 17. 18.

das Anschlußgebiet der Oder hinaus zu befördern sind, wird dem konkurrierenden See- und Bahnwege der Vorzug gegeben, obschon hierfür der direkte binnenländische Wasserweg das nächstliegende und billigste Beförderungsmittel wäre. Aus besagten Gründen ist die Thatsache erklärlich, daß die Bromberger Gegend nicht in dem gewünschten Maße die Vorteile des deutsch-russischen Handelsverkehrs sich nutzbar machen konnte. Der größere Teil dieses Verkehres nimmt unter Verzicht auf den naheliegenden binnenländischen direkten Wasserweg den Umweg über die Seehäfen. Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß sich die Sachlage zu Gunsten Brombergs ändert, sobald die direkte Güterbeförderung auf Fahrzeugen mit 400 t Tragfähigkeit von Ost nach West ermöglicht wird. Dadurch, daß es nicht ermöglicht ist, die größeren Fahrzeuge der Weichsel, und insbesondere die Tourendampfer mit Danzig und Polen, direkt nach Bromberg zu führen, leidet der Lokalverkehr der Stadt Bromberg. Nach dem schon erwähnten Jahresberichte wurden vielfach große Mengen Speditionsgüter, Zucker-, Getreide- und Kleiesendungen anstatt hierher, nach Thorn bezw. Danzig verschifft, die andernfalls ihren Weg nach und über Bromberg nehmen würden.

Die Gebühren.

Da bei dem Transport von Gütern auf den Wasserwegen die Gebühren, die für Benutzung von Kanälen, Hafenanlagen u. s. w. erhoben werden, eine wichtige Rolle spielen, muß kurz deren gedacht werden. Am städtischen Bollwerk zu Posen werden Ufergebühren seitens des Magistrats erhoben, und zwar für Getreide und Mühlenfabrikate[1] bis 10 000 kg 4 Pf. für je 100 kg jedoch nicht mehr als 2 Mk.; über 10 000 kg 2 Pf. für je 100 kg. Angefangene 100 kg werden für voll berechnet. Für die Zahlung des Ufergeldes ist in erster Linie der Schiffer, in zweiter der Empfänger des Gutes haftbar.

Für die Benützung der Hafenanlagen zu Landsberg a. W. werden von der Stadt Gebühren erhoben im Betrage von 15 bezw. 30 Pf. für 5 t Ladegewicht.

Die Bromberger Hafenaktiengesellschaft forderte durchschnittlich 6 Mk. Schleusengeld und 7 bis höchstens 9 Mk. Treiberlohn pro Kahn.

Zur Deckung der von der Stadtgemeinde Bromberg für die Herstellung und Unterhaltung von Bollwerks- und Löschanlagen für Schiffe aufgewendeten Kosten werden für die Benützung dieser Anlagen Gebühren erhoben:

Bollwerksgeld zahlen die Schiffer für jedes zum Ein- oder Ausladen von Gütern am städtischen Bollwerk anlegende Fahrzeug von einer Tragfähigkeit bis zu 75 000 kg 0,50 Mk.; von mehr als 75 000 kg 1 Mk.

[1] Wenn dieselben an dem Schiffsladeufer verladen oder entladen werden.

Lade- und Löschgebühren sind vom Empfänger zu entrichten für 1 t Getreide 1 Pf.

An Krahn- und Wiegegebühren werden für jede auch nur angefangene 50 kg Getreide und Mehl 1 Pf. erhoben; außerdem zahlen die Besteller Lagergebühren.

Der Übergang der Hafenanlagen in Brahemünde in die Hände des Staates veranlaßte einen neuen Tarif der Schiffahrts- und Flößereiabgabe auf den Wasserstraßen zwischen Weichsel und Warthe und der Hafenabgaben in Brahemünde. Hinsichtlich dieses Tarifs heißt es in der Eingabe unterm 2. Mai 1899 der Bromberger Handelskammer an das Staatsministerium: „Die Grundtaxe der neubemessenen Abgaben ergiebt selbst bei den geringwertigen Gütern der Klasse II gegen die bisherigen Gebühren eine Erhöhung, die sich für die zumeist in Betracht kommenden Güter der Klasse I sogar auf ca. 110 % Zuschlag stellt.

„Die bisherigen Abgaben für ein beladenes Fahrzeug für die Strecke Bromberg-Landsberg a. W. betrugen einschließlich Schleusenbedienungskosten 25,20 Mk. Nach dem neuen Tarif werden erhoben für Güter der

	I. Klasse	II. Klasse
Bromberger Kanal-XII. Schleuse . . .	28,10 Mk.	14,10 Mk.
auf der unteren Netze	24 "	12 "
also jetzt für Bromberg-Landsberg a. W.	52,10 Mk.	26,10 Mk.
mehr als bisher	26,90 "	0,90 "

Dies ergiebt auf das durchschnittliche Ladungsquantum eines solchen Schiffes mit Artikeln der Güterklasse I eine Belastung mit etwa 80 Mk. pro 100 t, oder ca. 4 Pf. für jeden Centner an reinen Kanalgebühren mehr als 10 % der Durchschnittsfrachten.

Es ist vorauszusehen, daß bei einer derartig hohen Abgabenbelastung wiederum eine bedauerliche Verkehrsverschiebung derart eintreten wird, daß entweder der Bahntransport vielfach bevorzugt werden wird, oder daß Güter, wie früher öfters, den Wassertransport östlich auf der Weichsel mit Umladungen in Danzig und Stettin nehmen werden."

Am Schluß dieses Abschnittes muß ich noch einmal hervorheben, daß bei der finanziellen Verwaltung der Wasserwege und Wasseranstalten in der Provinz Posen nicht der Grundsatz der reinen Ausgabe, sondern das Gebührenprincip gilt.

Die Wasserfrachten.

Für den Schiffahrtsverkehr giebt es nicht, wie für den Eisenbahnverkehr, bestimmte Tarife. Hier wird die Fracht durch individuelle Verabredung von Fall zu Fall festgesetzt. Die Wasserfrachten sind demgemäß

außerordentlich schwankend und von vielen wechselnden Umständen abhängig. Abgesehen von dem Verhältnis der Frachtmengen zu den disponiblen Kahnräumen kommen hier in Betracht[1]:

1) Die jeweiligen Wasserstände und Witterungsverhältnisse;
2) die Verpflichtung bestimmter Lieferzeiten mit dem Schifferobligo, teilweise oder ganz unter Dampf zu gehen;
3) die Chancen für anderweitige Ladung oder Rückladung am Bestimmungsplatze;
4) die erhöhten Assekuranzprämien für Herbst- und Frühjahrsladungen.

Danach ist es schon in Bromberg vorgekommen, daß Sommerladungen mit Mehl und Getreide nach Berlin 10 % teuerer als die Herbstfrachten abgeschlossen wurden.

Die Bromberger Schleppschiffahrtsaktiengesellschaft hat wohl eine große Werft und ist der Konzentrationspunkt der ostdeutschen Flößerei, unterhält aber selbst keinen regelmäßigen Schiffahrtsbetrieb.

Die Bromberger Dampfergesellschaft unterhält zwar mit ihrem großen Dampfer und Kähnen regelmäßige Verbindung mit Danzig und den anderen Weichselstationen, läßt sich aber auf bindende Frachten nicht ein.

Im Durchschnitt der Jahre 1886—1891 wurden für 1000 kg Getreide an Wasserfrachten[2] gezahlt

von Posen nach	Berlin	Magdeburg	Wallwitzhafen	Dresden
	7,18 Mk.	9,43 Mk.	12,68 Mk.	13,68 Mk.
die Eisenbahnfracht kostet .	11,20 =	19,50 =	14,50 =	16 =
ist also jeweils um . . .	4,02 Mk.	10,07 Mk.	1,02 Mk.	2,32 Mk.

teurer als die Wasserfracht.

Von Bromberg nach Magdeburg beträgt die Wasserfracht pro Tonne 9 Mk. gegenüber 19 Mk. Bahnfracht.

Für komplette Kahnladungen Getreide und Mehl bewegt sich die Kahnfracht[3] ungefähr in folgenden Grenzen

von Posen nach Stettin . . . 3,0—4,0 Mk.
von Bromberg nach Stettin . 6,0—7,50 = } pro 1000 kg

Die Bahnfracht von Posen nach Stettin kostet 10,50 Mk. pro 1000 kg.

Die Ladungen von Posen nach Danzig gehen nicht zu Wasser, sondern von Posen bis Bromberg per Bahn; in Bromberg erfolgt dann die Umladung, und wasserabwärts gehen die Transporte nach Danzig weiter. Die

[1] Nach Erkundigungen beim Herrn Handelskammersekretär Hirschberg in Bromberg.
[2] Jahresbericht der Handelskammer zu Posen 1891.
[3] Nach Erkundigungen bei den Spediteuren Johannes Ick in Danzig und Hermann & Teilnehmer in Stettin.

Fracht Posen via Bromberg nach Danzig einschließlich der Umladung beträgt 11,50 Mk. pro 1000 kg und ist die reine Wasserfracht Bromberg-Danzig 3,50 Mk. pro 1000 kg. Die direkte Bahnfracht von Posen nach Danzig beträgt dagegen 15,30 Mk. pro 1000 kg.

Nach Tabelle IV des im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten bearbeiteten Führers auf den deutschen Schiffahrtsstraßen, Berlin 1893, zahlten für das Tonnenkilometer

Getreide	geringster Satz	mittlerer Satz	höchster Satz
von Posen nach Berlin . . .	1,1 Pf.	1,3 Pf.	1,5 Pf.
von Bromberg nach Hamburg	1,3 "	1,6 "	1,8 "
von Bromberg nach Berlin .	1,6 "	2,2 "	2,6 "

Nach der Berechnung Symphers in der Denkschrift „Die wirtschaftliche Bedeutung des Rhein-Elbekanals Band II, Berlin 1899", werden für den Getreidetransport zu Wasser von Bromberg nach Herne folgende Frachtsätze erhoben:

a) Bromberg-Danzig.

Es wird angenommen, daß das zu versendende Getreide in Bromberg lagert oder dort an die Wasserstraße auf dem Land- oder Eisenbahnwege angeliefert wird.

Bromberg-Danzig Weichselfracht	3,00 Mk. pro Tonne
Versicherung der Ladung auf der Weichsel	0,25 " " "
	3,25 Mk. pro Tonne

b) Danzig-Herne.

Die bis 1895 von Danzig nach Rotterdam üblichen Seefrachten würden durch die vom Kaiser Wilhelm-Kanal gebotene Abkürzung eine wesentliche Verminderung erlitten haben, wenn nicht die Kanalabgabe einen wesentlichen Teil der Ersparnis ausgliche. Sympher behält daher die früher bestandenen Frachtsätze unverändert bei.

In Danzig Umschlag ins Seeschiff	1,00 Mk. pro Tonne
Danzig-Rotterdam Seefracht	6,50 " " "
Seeversicherung der Ladung	1,00 " " "
Umschlag ins Rheinschiff	0,60 " " "
Rotterdam-Laar, Rheinfracht	2,00 " " "
Versicherung der Ladung auf dem Rhein	0,25 " " "
Laar-Herne, Kanalfracht, lediglich Streckenkosten (Entfernung 40 km; dazu für Aufenthalt an 7 Schleusen 4 × 7 = 28 km) 68 × 0,3 Pf. .	0,20 " " "
Kanalabgabe 40 × 2,0 Pf. (höchste Klasse)	0,80 " " "
Hafengebühr n Herne	0,15 " " "
	zusammen 12,50 Mk. pro Tonne

Also kostet die Getreidefracht von Bromberg nach Herne 15,75 Mk. per Wasser; per Bahn dagegen macht dieselbe (824 km) 38,30 Mk. aus.

Wir sehen, daß die Wasserfrachten, deren Höhe, wie schon oben gesagt, schwankt, im Vergleich zu den Bahnfrachten niedriger sind. Vergleicht man aber die Wasserfrachten des Warthe- und Netzedistriktes im Verhältnis zu den Eisenbahnfrachten desselben Gebietes mit denen des Westens im Verhältnis zu dessen Eisenbahnfrachten, so werden wir sehen, daß die Benachteiligung des Ostens drei- bis viermal so groß ist. In der Denkschrift über den Berlin-Stettiner Großschiffahrtsweg im Binnenschiffahrtsverein für die wirtschaftlichen Interessen des Ostens, Mitteilungen Berlin 1898, werden die Wassertarife des Warthe- und Netzedistriktes mit dem Durchschnitt des Specialtarifs I, II und III verglichen. Das Verhältnis der Wasser- und und Eisenbahntarife zu einander stellt sich zwischen nachbenannten Stationen und Berlin wie folgt:

	per Wasser km	Fracht pro Tonne Mk.	per Eisenbahn km	Fracht pro Tonne Mk.	Wasserfracht % der Eisenbahnfracht	
	Warthedistrikt					
Schrimm . . . . . ca.	456	9,50	305	11,30	84	Durchschnitt 82 %
Moschin . . . . . =	431	9,50	273	10,50	90	
Posen . . . . . =	405	9	255	9,20	97	
Obornik . . . . . =	369	8	286	10,20	78	
Oberfitzkow . . . . . =	346	6,50	220	8,40	71	
Wronke . . . . . =	335	6	220	8,40	71	
Zirke . . . . . =	307	5,50	200	8	68	
Birnbaum . . . . . =	301	5,50	200	8	68	
Schwerin . . . . . =	256	5	188	7,60	66	
Landsberg a. W. . . . . =	222	4,50	129	5,20	86	
Vietz . . . . . =	188	4	105	4,50	90	
Küstrin . . . . . =	162,5	3,50	83	3,70	94	
	Netzedistrikt					
Inowrazlaw . . . . . =	534	11,50	361	12,60	91	Durchschnitt 82 %
Bartschin . . . . . =	494	10	346	12,10	82	
Labischin . . . . . =	477	9	346	12,10	82	
Bromberg . . . . . =	474	9	333	11,40	79	
Nakel . . . . . =	447	8	306	10,80	74	
Gromaden . . . . . =	432	8	273	9,80	81	
Weißenhöhe . . . . . =	407	8	273	9,80	81	
Usch . . . . . =	376	7	246	8,90	79	
Czarnikau . . . . . =	345	6,50	199	7,50	80	
Filehne . . . . . =	307	5,50	199	7,50	80	
Driesen . . . . . =	277	5	175	6,70	74	

Zwischen Berlin und Hamburg beträgt der Wassertarif 25 % des Eisenbahntarifs. Die Benachteiligung der Warthe- und Netzedistrikte ist also mehr als dreimal so groß und trifft fast ausschließlich inländische Produkte.

Die Wasserstraßen Posens sind bis jetzt nicht im mindesten Einbruchthore für ausländische Produkte; sie nutzen, soweit sie überhaupt Nutzen bringen, nur den Inländern.

Schließlich muß hier der Mangel an Umschlagtarifen zwischen den Eisenbahnen und den Wasserstraßen erwähnt werden.

Fünfter Abschnitt.

Der Güterverkehr auf den Wasserstraßen, verglichen mit dem auf den Eisenbahnen in der Provinz Posen.

Ein Vergleich zwischen dem Güterverkehr auf den Wasserstraßen mit dem Bahnverkehr in der Provinz Posen kann nur annähernd richtig sein, weil gleichartige Voraussetzungen für die Statistik beider Verkehrsarten fehlen. Die Anschreibungen und statistischen Ermittelungen für den Schiffahrtsverkehr innerhalb der Grenzen der Provinz Posen erfolgen an bestimmten Verkehrsorten; für die Warthe bei Poporzelice an der russischen Grenze und bei Schwerin und für den Bromberger Kanal an der Schleuse II ohne Rücksicht darauf, woher die Güter kommen und wohin sie gehen, ohne Scheidung derselben für den Empfang bezw. Versand bestimmter staatlich begrenzter Gebiete. Es ist auch völlig unrichtig, die Zifferangaben in Thorn und Schwerin, wie Thamer im Archiv für Eisenbahnwesen für den Getreideverkehr es thut, als maßgebend für den Wasserverkehr der Provinz Posen zu erachten.

1. Thorn selbst liegt noch in Westpreußen.

2. Ein großer Teil dort ankommender Güter geht weichselabwärts nach Danzig und anderen Weichselstädten. Dasselbe findet auch mit den weichselaufwärts ankommenden Gütern statt.

Nun hat gerade der Vergleich zwischen dem kilometrischem Verkehr auf den deutschen Wasserstraßen und dem auf den Eisenbahnen, der zu Ungunsten der letzteren ausfiel, viel Aufsehen erregt. Die Frage nach den Ursachen dieser Erscheinung wurde zu einer akuten, sie wurde von Fachleuten näher untersucht und von den Vertretern der deutschen Eisenbahnen, unter diesen namentlich von Ulrich, dahin beantwortet, daß ein Wettbewerb zwischen Binnenwasserstraßen und Eisenbahnen besteht. Namentlich sei die Gebührenfreiheit der Binnenschiffahrt und die stiefmütterliche Behandlung der Eisenbahnen ein Nachteil, wenn die Eisenbahnen mit den Wasserstraßen konkurrieren müssen. Prof. Lotz in seinem Vortrag „Die Aufgaben der Binnenwasserstraßen im Zeitalter der Eisenbahnen", Beilage zur

Allgemeinen Zeitung vom 17. und 18. Juli 1895, hat darauf hingewiesen, „daß, wenn zwar per Kilometer die Frachtleistung in Deutschland auf den Wasserstraßen größer war als auf den Eisenbahnen, man sich das nicht so vorstellen dürfe, als ob auf den Wasserstraßen etwa mehr Güterlasten befördert worden seien. Das ist nicht der Fall. Die Menge der beförderten Lasten ist thatsächlich sehr viel kleiner auf den Wasserstraßen wie auf den Eisenbahnen." Um dies letztere auch für den Verkehr an Gütern auf den Wasserstraßen und den Eisenbahnen der Provinz Posen festzustellen[1], gehe ich nun folgendermaßen zu Werke. Ich vergleiche den Gesamtverkehr (Versand und Verkehr innerhalb der Provinz und Empfang) der auf den Eisenbahnen beförderten Güter mit dem Gesamtverkehre der auf der Warthe bei Poporzelice und Schwerin und auf dem Bromberger Kanal bei der Schleuse II durchgegangenen, abgegangenen und zugekommenen Güter exkl. Flößereiverkehr. Ein solcher Vergleich findet auch für die Beförderung von Getreide und Mehl statt. Ich betone aber hier noch einmal, daß der wirkliche Verkehr auf den Wasserstraßen der Provinz Posen bedeutender ist, als der statistisch nachgewiesene, da in der Binnenschiffahrtsstatistik der Lokalverkehr von Bromberg, der oberen, unteren Netze und der Verkehr im Hafen Brahemünde nicht berücksichtigt worden ist, und auch die Zifferangaben der Reichsstatistik zu niedrig und unrichtig sind (siehe Anhang Tabelle I und im Text X). Die Anzahl der auf den Eisenbahnen beförderten Güter betrug 1886 2 511 577 t, 1897 5 141 212 t; eine Zunahme von 104 %; auf der Warthe wie auf dem Bromberger Kanal zusammen wurden 1881 189 628 t, 1897 314 325 t befördert, eine Zunahme von 60 %. Der Güterverkehr auf dem Bromberger Kanal hat 1886—1897 um 123 %, der der Warthe nur um 35 % zugenommen.

Diese Ziffern beweisen deutlich, daß die Menge der beförderten Lasten viel kleiner ist auf den Wasserstraßen in der Provinz Posen als auf den Eisenbahnen, denn der nachgewiesene Gesamtverkehr auf den Wasserstraßen verhält sich zum Eisenbahnverkehr wie 6 zu 100, wenn man die beförderten Lasten, nicht jedoch die Tonnenkilometer vergleicht. Diese Ziffern legen aber auch ein Zeugnis dafür ab, daß der Güterverkehr der Provinz Posen bisher hauptsächlich auf die Eisenbahnen angewiesen ist, daß die Binnenwasserstraßen nicht so beschaffen sind, um den Bahnen Konkurrenz zu machen. Andererseits darf man nicht verkennen, daß der Güterverkehr auf den

[1] Die Posener Handelskammer verzichtet, Zahlen über die einzelnen Verkehrsbeziehungen auf der Warthe beizubringen, weil das vorhandene statistische Material sowohl der amtlichen Reichsstatistik als auch der Statistik über den Schiffahrtsverkehr der Stadt Posen in jeder Beziehung ein so mangelhaftes sei, daß das daraus sich ergebende Bild von dem gegenwärtigen Verkehr ein durchaus unzutreffendes wäre.

Tabelle X. **Güterverkehr auf der Warthe und dem Bromberger Kanal in den Jahren 1886—1897.**

Es wurden befördert Tonnen:

	1886	1887	1888	1889	1890	1891
auf der Warthe	122 614	126 032	119 465	116 765	136 951	113 293
auf dem Bromberger Kanal	66 414	90 638	80 776	71 385	89 990	92 259
	189 028	216 670	200 241	188 150	225 041	205 552

	1892	1893	1894	1895	1896	1897
auf der Warthe	81 046	126 805	134 503	115 721	194 130	165 621
auf dem Bromberger Kanal	75 287	78 768	99 089	102 459	120 946	148 704
	156 333	205 573	233 592	218 180	315 076	314 325

Getreide- und Mehlverkehr auf der Warthe und dem Bromberger Kanal in den Jahren 1886—1897.

Es wurden befördert Tonnen:

	1886	1887	1888	1889	1890	1891
auf der Warthe	22 273	18 262	24 183	23 855	12 147	16 301
auf dem Bromberger Kanal	12 144	11 760	11 581	4 530	3 855	4 002
	34 417	30 022	35 764	28 385	16 002	20 303

	1892	1893	1894	1895	1896	1897
auf der Warthe.	10 278	32 055	36 281	31 966	38 531	34 517
auf dem Bromberger Kanal	4 435	2 704	6 239	6 468	12 661	17 476
	14 713	34 759	42 520	38 434	51 192	51 993

Wasserstraßen, namentlich der auf dem Bromberger Kanal, in den Jahren 1886—1897 gestiegen ist[1].

Was den Getreide- und Mehlverkehr zusammen auf den Eisenbahnen betrifft, so betrug derselbe im Jahre 1886 353 961 t, 1897 671 528 t, eine Zunahme von 89 %; auf der Warthe und dem Bromberger Kanal zusammen wurden 1886 34 417 t an Getreide und Mehl, 1897 51 993 t befördert, eine Zunahme von 51 %. Der Getreide- und Mehlverkehr zusammen hat auf dem Bromberger Kanal 1886—1897 um 43 %, der auf der Warthe um 54 % zugenommen. Auch diese Ziffern zeigen uns, daß die Menge der beförderten Getreide- und Mehllasten auf den Wasserstraßen in Posen viel kleiner ist als auf den Eisenbahnen, denn der nachgewiesene

[1] Getreide- und Mehlverkehr auf der Warthe und dem Bromberger Kanal 1898:
Es wurden befördert auf der Warthe 39 836 t
auf dem Bromberger Kanal 18337 t
58 173 t davon 25 273 t Mehl.

Getreideverkehr auf den Wasserstraßen verhält sich zum Bahnverkehr, wenn man die beförderte Last, nicht die tkm, vergleicht wie 8 zu 100. Wenn nur $^{8}/_{108}$ oder ein Dreizehntel des nachgewiesenen Getreideverkehrs zu Wasser befördert werden, so bedeutet das möglicherweise, daß für bestimmte Gegenden der Wasserweg sehr wichtig ist; für die Provinz Posen im allgemeinen kann gleiches nicht gefolgert werden. Unzweifelhaft sind diejenigen Strecken, die unmittelbar von der Netze, der Warthe, dem Bromberger Kanal berührt werden, mehr an dem Getreideverkehr zu Wasser interessiert. So versandte die Stadt Posen[1] vom 1. Januar bis 31. Dezember 1898 an Roggen achtmal soviel auf der Warthe als auf der Eisenbahn, allerdings in der Zeit vom 1. April 1898 bis 31. März 1899.

Der Getreideversand[2] im Direktionsbezirke Bromberg betrug per Bahn pro 1896/97

Weizen	51 394 t
Roggen	88 730 t
	140 124 t

Zu Wasser gingen aus im Jahre 1897 durch

	Brahemünde ostwärts	Bromberger Kanal westwärts		zusammen
Weizen	230 t	3 119 t	=	3 349 t
Roggen	1009 t	22 873 t	=	23 882 t
				27 231 t

oder nur ca. 20 % des Bahnversandes.

Gleichartig ist die Sachlage für die Bromberger Mühlenindustrie, die hauptsächlich das inländische Getreide verarbeitet und einen wesentlichen Stützpunkt der Landwirtschaft um Bromberg bildet.

Während der Bahnversand aus dem Bezirk Bromberg für 1896/97 106 054 t betrug, weist die Ausfuhr zu Wasser für 1897 folgende Ziffern auf:

ostwärts durch Brahemünde . . . . . 990 t
westwärts durch den Bromberger Kanal 8160 t = 9 150 t

oder etwa 10 % des Bahnversandes, wobei zu bemerken ist, daß über 5400 t allein aus Bromberg zu Wasser verladen sind.

Aus den vorerwähnten Einzelheiten und einem Vergleich der gesamten Verkehrsziffern ergiebt sich die Folgerung: daß trotz der stetigen Zunahme der Verkehrsmengen die Getreide- und Mehlprodukte überwiegend dem Bahntransport anheimfallen und daß in der Provinz Posen die Wasserstraßen die Politik der Eisenbahnen keineswegs durchkreuzen.

[1] Siehe Handelskammerbericht für Posen 1898 S. 244—268.

[2] Denkschrift über den Berlin-Stettiner Großschiffahrtsweg. Binnenschiffahrtsverein für die wirtschaftlichen Interessen des Ostens. Mitteilungen Berlin 1898 S. 94.

Schluß.

Das Gesamtresultat unserer vorstehenden Ausführungen fassen wir in folgende Leitsätze zusammen:

1. Die Beseitigung der Ausnahmetarife der Privatbahnen in der Provinz Posen führte wesentlich zur Verteuerung des Transportes von Getreide und Mehl, und zwar auch von posenschen Produkten.
2. In der Provinz Posen hatte die eine Strecke manchmal einem zufälligen Umstande den billigeren Ausnahmetarif vor anderen zu verdanken.
3. Man kann nicht umhin, eine gewisse Stagnation in der Getreide- und Mehltarifpolitik zu verzeichnen, und zwar:
   a) für die Inlandtarife bis 1891 im Fernverkehr;
   b) für den Nahverkehr überhaupt, denn Getreide und Mehl tarifieren seit 1877 nach dem Streckensatze von 4,5 Pf.;
   c) für die Verbandstarife im deutschen Anteil, mit Ausnahme der Maistarife.

In anderen Ländern — in Rußland und den Vereinigten Staaten Nordamerikas — haben sich die Getreide- und Mehlfrachten[1] per Bahn bedeutend vermindert. So z. B. verringerten sich die durchschnittlichen Kosten der Beförderung von Weizen auf der Eisenbahn von Chicago nach New-York per 1000 kg in der Zeit von 1873—1894 um mehr als die Hälfte (1873 50,13 Mk., 1894 19,89 Mk., also 30,24 Mk.). Vergleicht man hiermit die deutsche Entwicklung, so wird man zugeben müssen, daß die staatliche Getreide- und Mehlpolitik an einem toten Punkte angekommen ist. Andererseits muß man, um gerecht zu sein, einräumen, daß vom Standpunkte der seit 1879 maßgebenden staatlichen Tarifpolitik ein Reformeifer kaum möglich war. Denn

[1] Conrads Jahrbücher für Nat.. u. Stat. III. Folge 11. Bd. (1896) S. 872.

a) Die agrarischen Interessenten des Ostens wünschten nicht Tarifermäßigungen, welche auch dem russischen Getreide zugute kommen konnten. Es ist in der That eine große Schwierigkeit, daß man gleichzeitig dem russischen Getreide keine Verbilligung des Transportes erweisen und doch den Absatz des heimischen Getreides ohne differentielle Eisenbahnsätze für deutsches und russisches Getreide fördern möchte.

b) Die agrarischen Interessenten und die Müller des Westens und Südens protestierten gegen die ermäßigten Ferntarife, welche den Agrariern des Ostens genehm waren. Die Regierung sah sich veranlaßt, in diesem Falle den Anforderungen nicht einer nationalen, sondern einer regionalen Schutzpolitik gegenüber zum alten Stillstand zurückzukehren.

c) Das quieta non movere schien vom fiskalischen Standpunkte erträglich und sogar bequem, zumal da der Konsument schwieg.

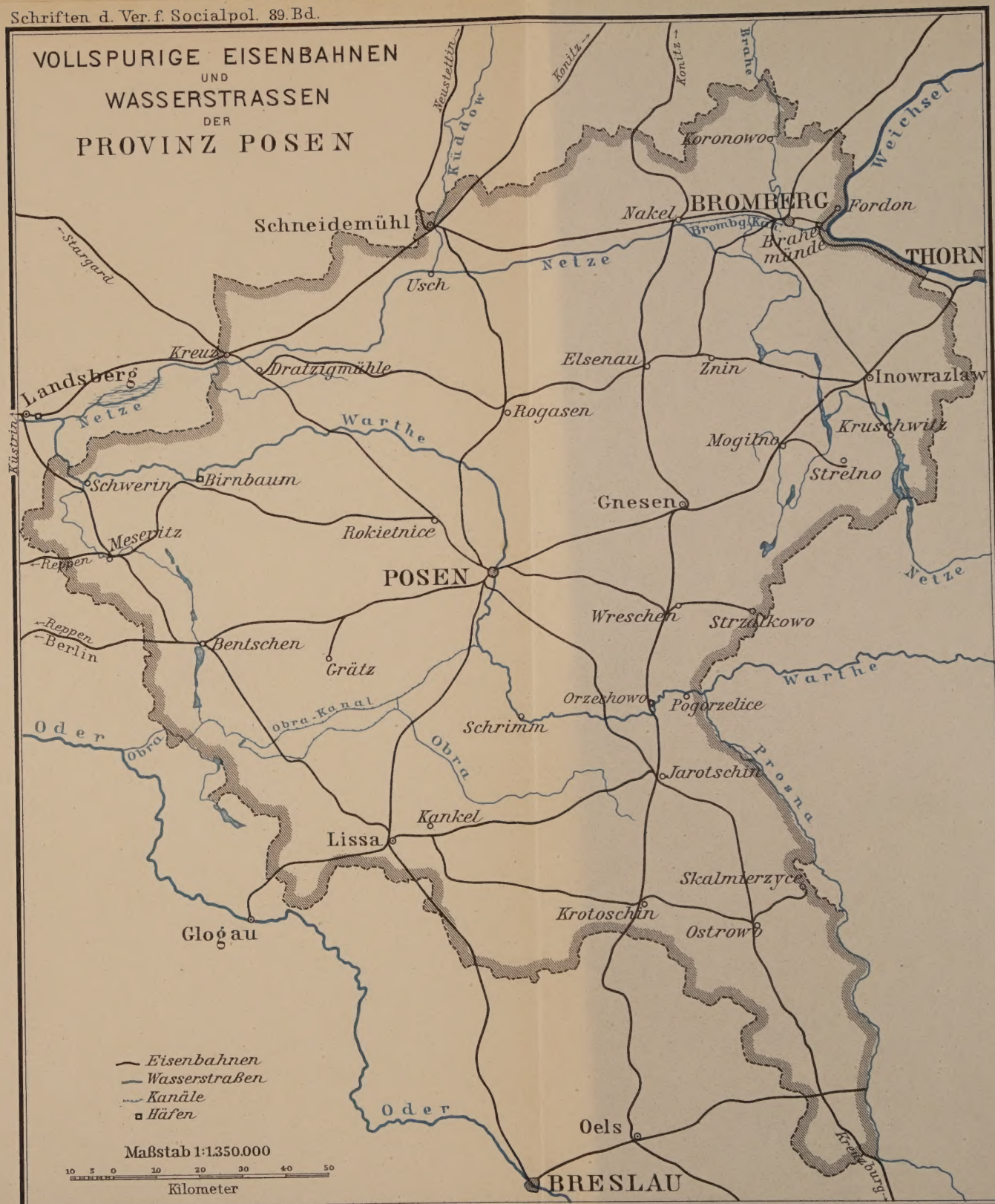
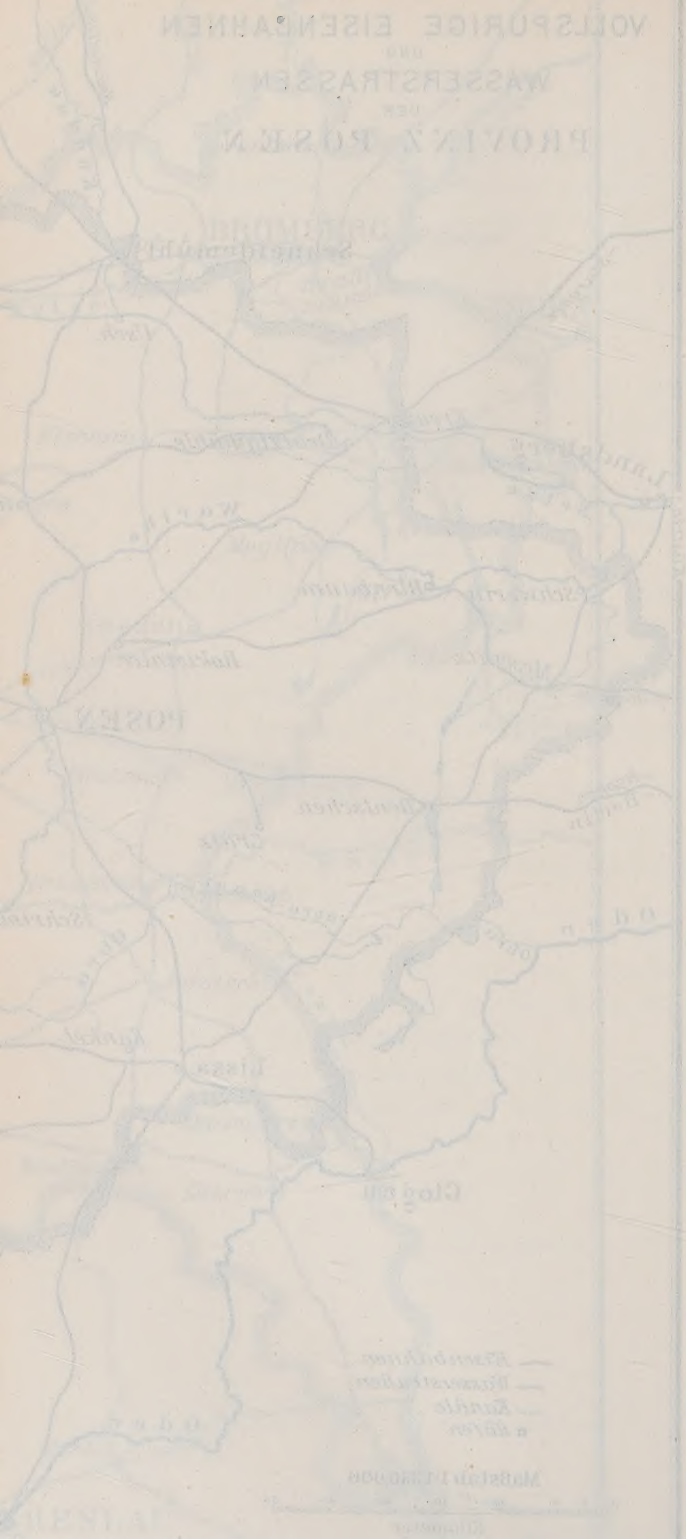
d) Ermäßigungen sollten nur bei der Ausfuhr, nicht bei der Einfuhr von Getreide zugestanden werden; die Ausfuhr ist aber geringer in Deutschland als die Einfuhr und vollends als der innere Verkehr.

e) Ein Anlauf zu Reformen der Tarifpolitik bleibt allerdings bei dem seiner Natur nach monopolistischen Bahnbetrieb da leicht aus, wo die Wasserstraßen so wenig Wettbewerb ausüben, wie im vorliegenden Falle in Posen.

4) Der Getreide- und Mehlverkehr in der Provinz Posen, sowie der Güterverkehr ist bisher wegen der mangelhaften Beschaffenheit der Warthe, der Netze und des Bromberger Kanals in der Hauptsache auf die Eisenbahnen angewiesen.

5) Von einer „stiefmütterlichen Behandlung" der Staatseisenbahnen gegenüber den Wasserstraßen kann in der Provinz Posen nicht die Rede sein.

Pierer'sche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.



Geogr. Anstalt von Wagner & Debes, Leipzig.